STORIA GENERALE DELLA MARINA MILITARE

STORIA GENERALE

DELLA

MARINA MILITARE

CORREDATA D'INCISIONI E CARTE

PER

AUGUSTO VITTORIO VECCHJ

(JACK LA BOLINA)

SECONDA EDIZIONE

riveduta, corretta ed accresciuta

VOLUME III.

LIVORNO

TIPOGRAFIA DI RAFFAELLO GIUSTI

editore-libraio

1895

INDICE DEL TERZO VOLUME

STORIA GENERALE DELLA MARINA MILITARE

CAPITOLO XXX.

I. Guerra tra Inghilterra e la lega dei neutri Danesi, Svedesi e Russi. — II. Campagna del Baltico e battaglia di Copenaga. — III. Pace di Amiens e sue resultanze. — IV. Opera di ricostruzione della marina francese. — Creazione dell'armatella per la discesa in Inghilterra. Combattimento di Boulogne. — V. Guerra riaccesa nel 1803. — Campagna attraverso all'Oceano e battaglia di Trafalgar. — VI. Campagna nel Baltico contro Danimarca e Russia. — VII. Giornate dell'isola d'Aix, di Lissa e campagna della Schelda. — VIII. Conquista inglese delle altrui colonie tra il 1793 ed il 1814. — IX. Guerra d'Inghilterra contro gli Stati Uniti nel 1812.

I. — Sino a questo segno ho accennato fuggevolmente e con parsimonia al diritto marittimo; or vi ritorno. Gli antichi ebbero un barlume dei diritti dei neutri che nel medio evo si spense. Propriamente essi rispuntarono allorquando la libertà sbocciò nell'occidente europeo e fiorì nelle Sette Provincie. Quivi sorsero i pubblicisti che determinarono alcune regole teoriche cui poscia le vittorie batave procurarono la sanzione efficace della pratica. Ho già ricordato i due libri di Grozio e di Seldeno. La scuola olandese di Grozio e di Binkershoek fu seguìta da parecchi pubblicisti; trà i francesi Vattel e Valin, tra gl'italiani Alberigo Gentile e Lampredi. I diversi trattati di pace susseguitisi ammisero con riserve speciali che il naviglio mercantile dei non belligeranti fosse immune dalla manomissione. Ora, frequente era il caso che navi non belligeranti, coprendosi del mantello della neutralità, trasportassero *contrabbando di guerra*. La definizione positiva del *contrabbando di guerra* la rintraccio per la prima volta nel trattato d'alleanza offensiva e difensiva stipulato tra Carlo I re d'Inghilterra e le Sette Provincie. E nell'articolo ventesimo leggo quanto segue: « Toutes marchandises de contrebande, comme sont munitions de bouche et de guerre, navires, armes, voiles, cordages, or, argent, cuivre, fer, plomb, et semblables, de quelque part qu'on les voudra porter en Espagne et aux autres pays de l'obéissance du dit Roy d'Espagne et de ses adhérens, seront de bonne prise avec les navires et hommes que porteront ».

Fu ovvio che le navi belligeranti, colla mira di verificare se le neutre mercantili avessero a bordo contrabbando, le visitassero. Ed il *diritto di visita* venne ammesso tanto nella teorica quanto nella pratica del diritto. Ma di leggieri si scorge come l'esercizio di questo diritto potesse assumere forme offensive e brutali, talvolta palesemente inique. Gli ufficiali delle marine militari non erano sempre scrupolosi; che dirò dei *corsari* od *armatori privati* (d'onde la voce inglese *privateer*) e di quelli che andavanò in volta in virtù di *lettere di marca?* L'origine del *diritto di marca*, antichissimo, lo incontro in lettere patenti e diplomi del XII secolo. Esercitavasi in forza di un editto per il quale un principe sovrano dava facoltà ai sudditi di *correre addosso ai sudditi* d'un altro signore, essendo primi a profittarne gli uomini del confine o *marca*. Le navi mercantili, come ho già detto altrove, veleggiavano armate di fucili e di cannoni; e spesso una nave mercantile neutra e senza alcun contrabbando a bordo, sentendosi sufficientemente forte per resistere ad importuno e debole visitatore, governativo o corsaro, resistevagli a cannonate. Le corti delle prede, le quali avevano il carico di decidere, in primo luogo sulla validità della cattura ed in secondo sulla spartizione della preda tra i catturatori, offrivano il fianco ai più severi e giusti appigli. La passione patriottica e la cupidigia spesso bendarono gli occhi della marittima Temi: indi malcontento generale e proteste contro la oltracotanza dei vittoriosi scevri da scrupoli, e poi violenze della stampa costituitasi interprete del livore.

Vittime designate della cupidigia, nel tempo onde scrivo, furono le marine neutrali di Danimarca, Svezia e Russia che durante la tenzone anglo-francese avevano conseguito guadagni vistosi. Della improntitudine dei capitani inglesi in crociera citerò tra cento un esempio. Nel decorso dell'annò 1800 certe fregate britanniche incontrarono nella Manica un convoglio mercantile danese scortato da alcune navi di guerra e pretesero esercitare il *diritto di visita*. Vi si oppose il capo divisione danese. D'onde un combattimento e poi uno strascico di polemica e la *lega dei neutri*, stretta per mutua difesa, tra Danimarca, Svezia e Russia. La costoro forza nominale saliva alle cifre seguenti:

Bandiere	Vascelli	Fregate	Navi minori
Russa	82	89	200
Danese	23		
Svedese	18		
TOTALE	123	89	200

Effettivamente nel Baltico i vascelli russi in armamento erano 20, gli svedesi 11, ed altrettanti i danesi; dunque al massimo 42; ma separati da linguaggio, e per quanto riuniti dall'interesse del momento

pur tuttavia disgiunti da odî inveterati. A combattere la lega dei neutri il gabinetto di San Giacomo stimò bastevoli 19 vascelli di linea e 20 tra fregate e navi minori, cui affidò in comando a sir Hyde Parker amiraglio supremo, già noto ai lettori, a lord Orazio Nelson vice amiraglio ed a sir Tomaso Graves contramiraglio, omonimo del compagno di lord Howe il *glorious 1st of June*. L'amiragliato operò sollecito ed opportunamente perchè temeva lo scioglimento dei ghiacci concedesse ai Russi di veleggiare al soccorso della Danimarca; tenne altresì conto dell'astio dominante tra Danesi e Svedesi, come cagione sicura di lentezza nell'armamento di questi ultimi. Mirò dunque con ben pensata rapidità di mosse ad impedire il congiungimento dei neutri.

II. — Esaurite le pratiche tentate dalla diplomazia, si venne alla prova delle armi: e la squadra britannica addì 29 del marzo 1801 traversò il Cattegat, domandò libero transito al comandante della fortezza di Cronenburgo, il quale lungi dall'accordarlo, rispose a cannonate: ma ciò non impedì agl'Inglesi di procedere verso Copenaga.

É Copenaga assai naturalmente difesa da un banco di sabbia che si chiama il *Middle Ground*. Tra il banco e la città i Danesi avevano disposti 18 vascelli disalberati, ormeggiati in quattro per modo che presentassero il traverso agli assalitori e 628 pezzi tra da 36, da 24 e da 12. Li fiancheggiava l'opera permanente delle *Tre corone* consistente in due batterie armate con 68 bocche da fuoco. L'impresa contro Copenaga era senza dubbio molto ardua; aggiungo che il passo tra il banco e la linea d'ancoramento era angusto; la costa lì d'intorno, come ognun sa, è cosparsa di seccagne; e le mede che servono ad indicarle erano state premurosamente rimosse. Sir Hyde Parker giustamente opinò che non conveniva impegnare tutte le forze, tanto più che potevano giungere al soccorso di Copenaga i collegati.

Accettò dunque il disegno propostogli da lord Nelson di condurre 10 vascelli di linea, 4 bombarde e le fregate bordo a bordo contro la linea danese: e diede al suo audace luogotenente 2 vascelli di giunta. Il primo giorno d'aprile Nelson riconobbe in persona la linea nemica, e guidato dal suo meraviglioso colpo d'occhio di stratego e di marinaro, avendo rimarcato che la destra estrema dei Danesi era il punto debole della costoro linea, pensò ripetere a Copenaga la manovra riuscitagli ad Aboukir. Condusse dunque la sua divisione all'àncora con un ferro a prora ed uno a poppa, fianco a fianco dei vascelli danesi nelle ore mattutine del 2 aprile ed aprì il fuoco. Copenaga è certo la più bella fazione di Nelson; n'è anche la più temeraria. Ivi egli non affrontava una squadra scarsa di gente; ma una robusta linea di navi le quali riparavano alle perdite coi rinforzi che la riva mandava a richiesta. L'ostinatezza di Nelson, il quale però fu ridotto a così mal partito che

l'amiraglio Parker gli segnalò di ritirarsi, trionfò. Certo allo stato delle cose il segnale di Parker era ineseguibile; il salpare e far vela significava in quel frangente assoluta disfatta. Colle alberature spezzate dal cannone, salpare e far vela menava dritto al naufragio della maggior parte della squadra sui banchi di sabbia. Ma intanto il segnale di Parker era perentorio; il non ubbidirvi era materia da consiglio di guerra. Nelson, avvisato del segnale, comprendendone la stoltezza, mise il cannocchiale all'occhio cieco e dichiarò sull'onor suo che quel segnale, da tutti visto, ei non lo scorgeva. Segnalò invece alla propria squadra di nutrire incessantemente il fuoco. Sta bene qui ricordare che Nelson aveva seco le 4 bombarde le quali col tiro de' mortai danneggiavano molto la città. Egli calcolò sopra lo sconforto che questo tiro, anzitutto spaventoso, produce. E spedì un de' suoi capitani a terra per significare imperativamente al principe ereditario comandante la difesa che cessasse il fuoco e rendesse all'istante le navi che avevano ammainato bandiera e che ciò malgrado ancora sparavano. La minaccia sortì effetto tanto maggiore, inquanto il parlamentario offrì contemporaneamente di far cessar il fuoco delle bombarde contro la città.

Il messaggio di Nelson era scritto in modo che appagasse l'amor proprio dei difensori. Perchè il principe non supponesse nell'animo di Nelson la minima incertezza, lo chiuse accuratamente colla ceralacca apponendovi un grosso sigillo e dicendo agli astanti « questo, perchè non mi si creda frettoloso e dimentico delle buone forme ». Vale la pena riferire il testo della lettera astutissima.

« Il vice amiraglio lord Nelson ha avuto ordine di risparmiare i Danesi non appena desistano dal lottare. La linea di battaglia che copriva la città ha ammainato bandiera. Ma se il fuoco non cessa egli incendierà le prede conquistate dolente non aver l'agio di salvar la vita agli uomini che cotanto nobilmente le difesero. I valorosi Danesi sono i fratelli degl'Inglesi; non debbono mai esserne i nemici ».

NELSON.

La carta dettata con tanta scaltrezza fu recata a terra dalla lancia parlamentaria; ma nel frattempo non diminuiva punto la intensità del fuoco delle bombarde: nè quello dei vascelli d'ambo le parti. Già a bordo degl'Inglesi si studiava modo d'uscire dal mal passo quando s'approssimò alla squadra il generale Lindholm con bandiera bianca: ed allora (dopo cinque ore di batteria) il cannone danese tacque. Lindholm recava un messaggio del principe che bramava sapere perchè Nelson avessegli scritto quella lettera. « Per amore d'umanità » rispose in iscritto questi, aggiungendo che « consentiva ad interrompere ogni ostilità purchè potesse pigliar prigioni gli uomini delle prede, bruciando

queste o portandosele via a suo talento ». Concludeva squisitamente cortese « sperare una subita riconciliazione tra i due popoli ».

Mentre parlamentari e lettere s'incrociavano, Nelson faceva salpar successivamente e mettere alla vela i suoi vascelli, taluni dei quali (il *Defiance*, l'*Elephant* dove egli batteva l'insegna e la *Désirée*) investirono in secco. Manovrare con tal perfetto sapere per ciò che riguarda la tattica, combattere con sì chiaro valore ed adoperare la penna con astuzia cotanto sopraffina in una stessa giornata fu dato al solo Nelson. Egli è per ciò che mi sono indotto a scrivere più su che Copenaga è la più segnalata sua vittoria. E vie maggiormente tale si palesa allorchè si ponga mente che, mentre imponeva al principe ereditario il suo volere, la divisione impegnata contava 350 tra morti e feriti gravemente e 850 dichiarati suscettivi di guarigione. Nella notte sopravvenuta gl'Inglesi disincagliarono le proprie navi e portarono via la prede. Nelson raggiunse il suo capo supremo, il quale il 12 salpò per risalire il Baltico, minacciar Carlscrona senza però inferire a Svedesi ed ai Russi danno rilevante. La lega poco stante si sciolse. Nelson, reduce in Inghilterra, fu festeggiato come il maggiore tra gli amiragli della sua nazione ed ebbe nuovi vistosi appannaggi; ed ancor questi gli parvero insufficienti a sostener il suo *rango*, preoccupazione diuturna di codest'uomo altrettanto sommo nella vita pubblica quanto meschino nella privata. Ben presto lo additerò duce di altra impresa audace quanto questa narrata.

III. — Nove anni di guerra contro Francia mossale dal Continente, ed otto dall'Inghilterra avevano logorato le forze vive d'ambo le parti: la stanchezza generale condusse alla pace; o per dir meglio ai diversi trattati di pace che prendono nome da Lunéville, Badajoz, San Ildefonso, Parigi ed Amiens, i quali esaminerò solamente nei loro riguardi attinenti alla storia navale. I preliminari della pace d'Amiens tra Francia e collegati da una parte ed Inghilterra dall'altra furono ratificati il 10 d'ottobre 1801; il 12 cessò ogni atto ostile; il blocco dei porti francesi fu tolto. La pace propriamente detta venne conclusa il 25 marzo 1802.

Ora guardisi un tantino dentro i resultati della guerra per ciò che riguarda gl'Inglesi.

Ad una popolazione che ormai rassegnava 12 milioni d'anime corrispondeva un debito pubblico salito a 12 miliardi di franchi; somma enorme, peso eccessivo che spiega la carestia, i tumulti, le devastazioni alle proprietà private che occorsero nell'anno 1801. Spiega ancora come nel 1799 Malthus formulasse le sue idee sul « principio della popolazione »; imperciocchè talune verità hanno, per dischiudersi, bisogno che un grave malessere umano inviti a certe argomentazioni.

Sotto i riguardi puramente marittimi Inghilterra aveva successi-

vamente distrutto la potenza dei nemici ereditari. Tra navi di guerra e corsare di Francia, Spagna, Neerlandia e Danimarca, avevane catturate od incendiate o ridotte a frangersi 1344, onde 326 erano state aggiunte al proprio naviglio: ne aveva perdute per cattura o sinistri 165. La guerra iniziata con 135 navi di linea la terminava con 148 per le quali manteneva in attività di servizio.

Amiragli	45
Vice amiragli	38
Contramiragli	55
Capitani di vascello	544
Capitani di fregata	406
Luogotenenti	2322
Masters (ufficiali di rotta)	540
Sott'ufficiali e comuni	100,000
Sott'ufficiali e soldati	30,000

Il bilancio annuale per il 1802 segna circa 12 milioni sterlini.

Ma il trattato imponeva all'Inghilterra di restituire:

A Francia: Tabago, la Martinica, Santa Lucia, Saint-Pierre-Miquelon, Pondichéry, Foulpointe, Gorée.

Alla repubblica batava: Malacca, il Capo di Buona Speranza, Amboina, Banda e Ternate, Demerara, Essequibo, Surinam, Berbice, Curaçao, Sant'Eustachio.

A Spagna: Minorca.

A Svezia: San Bartolommeo.

A Danimarca: San Tomaso, San Giovanni e Santa Cruz.

Ritenne Trinidad, ch'è una Antilla già spagnuola e Ceylan già neerlandese. S'impegnò a restituire l'Egitto al sultano turco suo alleato e Malta ai cavalieri gioanniti.

I sacrifici superavano per gl'Inglesi il guadagno, mentre i Francesi mal sopportavano la patita umiliazione delle armi sul mare: laonde la pace d'Amiens non poteva considerarsi fuorchè sotto l'aspetto di una tregua che il minimo evento doveva rompere.

Se il blocco britannico aveva ruinato le marine mercantili dei nemici, lo stato di guerra aveva troncato i nervi alla inglese, a sommo vantaggio dell'americana, che ne stava prendendo dovunque il posto.

I prigionieri delle varie nazioni trattenuti in Inghilterra furono numerosissimi. Nel 1798 v'erano 30 mila francesi sui pontoni inglesi e laddove solo 2800 inglesi erano internati in Francia. Ogni tanto costumavasi fare scambi secondo le consuete regole di guerra.

I prigionieri si accasermavano su vecchi vascelli il cui nome di *pontons* è rimasto nella marina francese circonfuso di luce sinistra. Un luogotenente con funzioni di comandante, un *master* che n'era il luogo-

tenente, una mezza dozzina di *midshipmen* e di nostromi e 60 soldati vegliavano alla custodia dei prigionieri; i quali nutriti assai parsimoniosamente, procuravano guadagnar qualche soldo coll'esecuzione di lavori di pazienza. Portsmouth, Plymouth, Chatham, Liverpool, erano le stazioni dei pontoni. Dartmoor, Edimburgo, Stapleton, i depositi dentro terra. Le evasioni erano frequenti, talune ingegnosissime. Far un buco nel fianco del pontone era il modo più consueto, e riusciva spesso. Ai traditori ed agli spioni i prigionieri davano infallantemente la morte. L'autore di un buco ne aveva la proprietà e niuno poteva ser-

Pontone da prigionieri.

virsene prima di lui; poi quell'uscio della libertà era tirato a sorte. I ricchi compravano ai più poveri un po' di spazio, perchè uno dei tormenti della vita dei pontoni era la ristrettezza. Imagina, o lettore, che ogni pontone conteneva da sei agli ottocento prigionieri. I dotti facevano scuola, persino di matematiche. I duelli eran frequenti e con armi strane, cioè compassi e rasoi guarniti ad asticelle di legno!

Gli atti di valore in caso d'incendio, od il salvamento d'un guardiano caduto a mare, procuravano la liberazione del prigioniero. E v'avevano uomini di sentinella che — per danaro — consentivano a cascar nell'acqua perchè qualche prigioniero che prendeva l'aria sul ponte scoperto si buttasse a mare a ricuperarli. Con un po' di danaro in tasca si riusciva o ad evadere od a comprare la libertà. Evidentemente lo stato maggiore dei pontoni reclutavasi tra lo scarto degli ufficiali della marina regia. Alla pace d'Amiens si diede la via ai prigionieri d'ambo le parti.

IV. — Il diniego d'Inghilterra di restituire Malta e la invasione francese nell'Annover onde il re Giorgio III era sovrano furono gli artifizî coi quali la guerra si riaprì nel 1803 per chiudersi l'anno 1814 tra Inghilterra e Francia coadiuvata dagli Stati a capo dei quali il Cesare córso pose i proprî congiunti, o che seppe altrimenti stringere seco in lega. Prima che intesserne la cronaca mi occorre richiamare il lettore a certi fatti accaduti nella guerra antecedente ed alle mutazioni occorse nella marina di Francia sfuggita all'arbitrio dei demagoghi che avevanla ruinata.

Prima cura di Napoleone Buonaparte assunto al consolato fu ricostruire la marina di Francia, opera per la quale esistevano abbondanti gli elementi materiali, mentre i morali scarseggiavano.

Dell'antico ordinamento di Luigi XVI rimanevano intatti gli arsenali colle proprie maestranze. Lo spezzamento dei latifondi in piccoli possessi (ch'era stato uno tra i buoni frutti della rivoluzione) condusse allo sboscamento della contrada; d'onde copia di legname da costruzione di scafi. L'isolamento nel quale Francia s'era trovata, quando da tutti guerreggiata, aveva creato mille industrie, alcune delle quali sussidiarie alla industria marittima; d'onde i mezzi casalinghi per provvedere ai minimi particolari dell'armamento. Per cagione della nuova spartizione politica dell'Europa erano omai cantieri francesi o da considerarsi tali quelli di Olanda, delle Fiandre, di Liguria, di Spagna. La ricchezza nazionale, rifattasi portentosamente per via della elasticità che distingue la nazione francese, assicurò al suo primo magistrato il danaro occorrente a qualsivoglia grande opera.

Ardua cosa invece era costituire un personale efficace. Otto anni di guerra sventurata avevano consumato le riserve d'uomini di mare, La marina mercantile e la peschereccia d'altura, che sono i piantonai della militare, eransi inaridite per cagione del blocco continuato onde la costa francese era stata sì lungamente oppressa. Dire che i marinari di Francia tra il 1793 ed il 1802 si fossero chiariti codardi è semplice calunnia; invece è preciso lo stabilire che s'erano palesati professionalmente insufficienti, perchè l'esame dei numerosi duelli tra nave ed anche delle giornate campali, mostra chiarissimo che i danni riportati dagl'Inglesi erano stati sempre minimi. Ciò dipendeva dalla inesperienza dei cannonieri, dal falso sistema di tirare ad alberi e vele ed anche dalla lentezza del caricamento. Lo *spirito marino* mancò ai Francesi nella guerra i cui casi ho narrato; un anno di pace non bastò a produrlo, perchè il suo sviluppo chiede costante frequentazione del mare aperto; i soggiorni nei porti lo soffocano; il blocco lo uccide. È bensì vero che nel 1799 il vice amiraglio Eustachio Bruix era uscito da Brest con 25 vascelli e rimasto in mare dal 25 aprile al 30 agosto sfuggendo

all'attenzione di lord Bridport. È anche vero che alla fine del gennaio 1801 il contramiraglio Gantheaume con 7 vascelli e 2 fregate era uscito da Brest malgrado il blocco di sir Enrico Harvey ed aveva raggiunto Tolone a mezzo febbraio nonostante lord Keith che doveva impedirgliene l'approdo. Uscito nuovamente a mare nel marzo con una divisione catturò lo *Swiftsure* da 74. Intanto altra divisione capitanata dal Linois e composta dell'*Indomptable, Formidable* e *Desaix,* vascelli di linea e d'una fregata già veneziana, non potendo sboccar dal Mediterraneo a cagione dei ponenti, ancorò nella rada d'Algesiras. Sir Giacomo Saumarez con 7 vascelli di linea, una fregata e 2 navi minori s'affrettò dal blocco di Cadice ad assalire Linois il 6 di luglio. Linois era appoggiato a certe batterie da costa ed a qualche cannoniera spagnuola. La sera gl'Inglesi si ritrassero a Gibilterra lasciando nelle mani di Linois l'*Hannibal* investito sul secco; avevano segnato 121 morti e 240 feriti. Dei 7 vascelli del Saumarez, un solo, il *Superb,* non era entrato in azione. Questa vittoria del Linois non fu fruttifera. Vennero a raggiungerlo dall'Oceano il giorno 8 i vascelli spagnuoli seguenti capitanati dal contramiraglio Giovacchino Moreno.

	San Carlos	com.te	J. Esquerra . .	112 cannoni
	San Hermenegildo .	„	J. Emparan . .	112 „
	San Fernando . . .	„	J. Martina . . .	96 „
	Argonauta	„	J. Herrera . . .	80 „
armato di Francesi	*San Antonio* . . .	„	Giuliano Le Rey.	74 „
	San Augustin . . .	„	R. Topete . . .	74 „

Saumarez, riattatosi alla meglio con celerità lodevolissima in Gibilterra, ne salpa il 12 appena scorge che i collegati si accingono a metter alla vela da Algesiras, li segue, assale la coda della colonna ed il *Superb* che è capo fila sforza il *San Antonio* ad arrendersi. La notte era calata cogli orrori che induce sempre nelle forze militari non agguerrite. Il *Superb* prima di ridurre il *San Antonio* aveva scaricato un paio di fiancate nel *San Carlos;* poi se n'era allontanato. Il *San Hermenegildo,* pigliando il *San Carlos* per un nemico, gli tirò addosso; ed il duello continuò ferocissimo sino a che ambo i tre ponti spagnuoli incendiatisi saltarono in aria. Queste le due fazioni di Algesiras, l'una vittoriosa per Linois ed i suoi francesi, l'altra disastrosa per gli spagnuoli di Moreno: novella e palese prova di quanto incerte siano le operazioni di navi di diversa bandiera di fronte ad intraprendente nemico, Bruix, Gantheaume, La Touche-Tréville, Linois, Décrès, Villeneuve, Rosily, superstiti ufficiali della marina di Luigi XVI, ecco gli amiragli cui Napoleone Buonaparte affidò le sorti della marina che s'accinse a ricostruire. Li prescelse ad educarla per la impresa carezzata della *discesa in Inghilterra.*

Dessa è tradizionale nella storia francese. La tenta trionfalmente Guglielmo Normanno, avendo con politico accorgimento preparato il terreno. Quasi vi riesce a metà del XIV secolo Gianni di Vienna. Luigi XIV vi si accinge; e la disfatta di Barfleur salva l'indipendenza britannica. Luigi XV ne affida la preparazione al Conflans; e trova Hawke pronto alla difesa. Luigi XVI all'armata collegata del conte d'Orvilliers e di don Luigi di Cordova; ma conta senza lo scorbuto ed il vaiuolo. La Convenzione rinnuova il conato per mezzo di Villaret e Morard de Galles. Ora è il capitano a tutti maestro che vi consacra i proprî concetti ordinativi e la sapienza strategica.

Già sino dal 1800 Napoleone aveva vegliato alla costruzione dell'*armatella da sbarco* che va nella storia sotto nome di *flottille de Boulogne,* e che nel 1805 salì a 2000 scafi circa.

Uomo del Mediterraneo anzitutto, Buonaparte per la discesa in Inghilterra predilesse il naviglio remiero. All'armata d'alto bordo, alle squadre oceaniche, domandò, — unico compito — tenergli franco il passaggio tra la costiera di Francia ed il lido britannico; d'onde la doppia natura dell'opera di ricostituzione del materiale che intercede dal 1801 al 1805. La esaminerò diffusamente.

Comincio dall'armatella. Constava di tre tipi diversi; 1° *barche cannoniere a carena piatta,* pescanti 2 metri e mezzo, buone a remi e vela, armate di 3 cannoni, *ventiquattro uomini* di manovra e *cento soldati:* 2° i *battelli cannonieri* pescanti 2 metri, armati d'un cannone da 24 a prora e d'un *pezzo da campo* sulla poppa, ed aventi in cala scuderia per i cavalli adibiti al cannone da campo: 3° le *penici,* lunghe 20 metri, pescanti un metro, armate d'un cannone da 4 e maneggiate da *sessanta soldati addestrati alla voga* e da pochi marinari per il timone ed i ganci d'accosto. Sussidiariamente ai tre tipi Napoleone ne creò più tardi un quarto che doveva proteggere i primi: erano i *prami,* lunghi 34 metri, larghi 8, pescanti 2 e mezzo. I tre alberi onde due a pennoni, 12 cannoni da 24, *trentotto* marinari e *cento* soldati con tutti i *paraphernalia* ne facevano vere corvette. Lo sviluppo del disegno napoleonico non toccò il suo apogeo che nell'anno 1804, primo del periodo imperiale; nel quale, auspice Décrès, ministro della marina sino dal 1801 (e tale rimase durante tredici anni), l'armatella salì a:

24	prami;
700	tra barche e battelli cannonieri;
400	penici;
954	trasporti.
2078	

I porti di Ostenda, Duncherca, Calais, Ambleteuse, Vimereux, Boulogne ed Etaples furono prescelti a *centri di stazione* delle divi-

sioni dell'armatella, corrispondenti agli attendamenti dell'esercito situati presso Utrecht, Gand, Saint Omer, Compiègne, Brest e Baiona: ognuno dei quali di 25 mila uomini: da essi la gente si versava al gran campo di Boulogne, scelto opportunamente a sole *trentasei miglia* dalla costa di Kent.

Occorrevano a Buonaparte nuovi arsenali ed eccolo tracciare e cominciare i lavori di Cherbourg e di Flessinga, afforzare Anversa, guardare lontano nell'avvenire e disegnare la Spezia, secondo lui *succursale di Tolone*. Lungo la costa dallo Zuyderzee a Baiona ecco alzarsi fortezze, torri Martello, scavare nuovi porti, migliorare i regimi ai fiumi, avvicendarsi tutti i lavori cui una mente fervida e vigorosa dà impulso.

E sui cantieri nuove navi di linea e negli arsenali raddobbi alle vecchie. L'anno 1803 tra in mare o pronti al varo i vascelli sono 66. Ma il gran nome del Cesare córso non faccia troppo impallidire quello di Décrès, che nel 1801 pigliò ad amministrare la marina composta di 51 vascelli e di 41 fregate. La lasciò nel 1814 di 103 vascelli e 55 fregate, malgrado i rovesci ch'essa subì. Un decreto dell'agosto 1800 aveva già determinato la forza del personale in 8 vice amiragli, 16 contramiragli, 150 capitani di vascello, 180 di fregata, 400 luogotenenti, 600 alfieri ed un numero variabile d'aspiranti delle due classi; niuna scuola; questa non fu aperta che nel 1811.

L'embrione dell'armatella di Boulogne già esisteva sino dall'anno 1801 quando ancor la guerra ferveva. L'amiragliato inglese, impauritosene, tentò distruggerlo. Non componevasi che di 24 scafi di modello vario affidati a Latouche-Tréville.

Lord Nelson, reduce del Baltico, fu incaricato di quella bisogna e ricevette il comando d'una squadra di 30 vele di diversa grandezza (30 luglio 1801) e di tutte le fortificazioni della costa tra Orfordness e capo Beachy; un vero comando di *difesa costiera* assolutamente indipendente da quello che esercitavano gli amiragli incaricati del blocco dei porti francesi d'Oceano e del Mediterraneo.

Niun uomo più di Orazio Nelson era adatto all'uopo. In un periodo d'amiragli intrepidi, era egli un de' pochi tra i colleghi che avesse serbato nell'età matura l'ardore nella ricerca del pericolo che è caratteristica della giovinezza. Nelson e Cochrane furono i due amiragli che serbarono sempre per speciale dispensa provvidenziale il temperamento del guardiamarina.

Nelson adunque colla sua squadretta, nella quale figuravano parecchie bombarde, si affacciò a Boulogne il 3 d'agosto; e la dimane cominciò il getto di granate che non riuscì gran fatto a danneggiare l'armatella di Latouche-Tréville il quale, colle batterie della costa e dalle navi, rispose efficacemente al fuoco.

Convenne a Nelson mutar disegno e preparare per la notte del 15 quattro divisioni di barchereccio le quali, sotto la protezione delle bombarde, assalissero impetuosamente la linea francese ancorata e ne catturassero all'arrembaggio le navi. Malgrado impetuosissimo attacco guidato da Nelson in persona (dilettoso come Tourville di lavoro di lance) queste riuscirono a carpire solo due scafi che dovettero pertanto subito abbandonare. Uno d'essi era ormeggiato *con una catena*. Mira, lettore, la prima apparizione *della catena di ferro che surroga la gomena!*: ma bada che sin qui è eccezionale. Latouche-Tréville, cui o la natura o talento o informazioni ottenute, avevano ben consigliato, si era premunito dall'arrembaggio con quelle *reti* che appunto si chiamano d'arrembaggio e che noi ancora usammo nel 1866. Respinti, gl'Inglesi segnarono 44 uccisi e 126 feriti e quattro lance lasciate in mani nemiche. Resistere a Nelson e rispingerlo era certo gran cosa allora! Buonaparte giudicò avere alfine nella persona di Latouche-Tréville l'amiraglio che cercava.

La narrazione di tutti codesti fatti anteriori alla pace d'Amiens non è qui a parer mio fuor di luogo; anzi messaci appunto per la chiara interpretazione dell'opera di Napoleone tra il 1803 ed il 1814, in ciò che riguarda la guerra marittima.

L'isola di Haïti o San Domingo, allora chiamata *la perla delle Antille*, erasi durante la guerra del 1793-1802 sottratta al dominio francese. Aperti i preliminari della pace d'Amiens, Napoleone Buonaparte mandò suo cognato Leclerc a riconquistar la parte francese dell'isola sul dittatore negro Toussaint-Louverture. Villaret-Joyeuse e l'amiraglio spagnuolo principe di Gravina capitanavano la squadra delle respettive nazioni. Più tardi Villaret fu nominato governatore generale delle Antille francesi e Latouche-Tréville lo surrogò a bordo. La impresa, riuscita sulle prime, terminò disastrosa; perchè, a novello scoppio di guerra, i negri riacquistarono la indipendenza nella parte già francese dell'isola. Ma alla scuola diuturna del mare l'armata si agguerrì e disciplinò, tanto più che alla squadra di Latouche-Tréville tennero dietro in quei mari due divisioni governate da Gantheaume e da Linois.

V. — Ruppesi la pace il 13 maggio 1803 con solenne atto di sprezzo al diritto delle genti commesso da Napoleone Buonaparte coll'arresto di ogni cittadino inglese che in Francia dimorasse o viaggiasse; ma cui fu risposto col contemporaneo sequestro delle navi francesi nei porti britannici, colla cattura di quelle sotto vela e colla ripresa del blocco della costa nemica, condotto in Mediterraneo dall'amiraglio sir Riccardo Bickerton in attesa del vice amiraglio lord Orazio Nelson; nella Manica dall'amiraglio Cornwallis: intorno all'estuario della Schelda dal commodoro sir Sidney Smith luogotenente di lord Keith. Varie divisioni

distaccate furono spedite nei mari lontani; qualche nave sulla costa di Portogallo con centro di stazione dentro il Tago.

Décrès, interprete del pensiero del primo console, mandò Bruix a comandare l'armatella di Boulogne o per dir méglio tutta la difesa costiera: Truguet, con Gantheaume in sott'ordine, a governare i vascelli dentro Brest; Linois già da varî mesi percorreva l'Oceano Indiano. Latouche-Tréville ebbe in comando la squadra di Tolone con Dumanoir-le-Pelley a capo d'una divisione.

Latouche, tornato da San Domingo morente, s'accinse all'opera con ardore. Quantunque non sia esatto dire che vincesse Nelson presso Tolone, ciò nulla meno respinse la tracotanza inglese uscendo al largo ed abituando i suoi a manovrare sotto il fuoco con prontezza e precisione. I giovani di buona volontà lo riguardavano siccome rigeneratore dell'armata e non s'illudevano; e già egli conseguiva il premio delle sue fatiche, allorquando morte inopinatamente lo colse a bordo del *Bucentaure* sua nave amiraglia la notte sopra il 18 d'agosto del 1804.

Trovargli un successore non era facile. Décrès consigliò all'imperatore Pietro Silvestro Villeneuve, colui che la notte d'Aboukir aveva peccato d'indecisione. L'aver salvato qualche nave dal disastro or gli fu ascritto a lode e Napoleone gli affidò il disegno carezzato il quale, se era compito degno di Latouche-Tréville, a Villeneuve era disadatto.

Napoleone, rovesciando l'antico giuoco del Direttorio, aveva radunato un campo a Tolone per indurre gl'Inglesi su falsa strada e dare ad intendere che l'armata del Mediterraneo mirasse a trasportar quel campo in Egitto. Nelson montava la guardia a Tolone dal suo quartier generale dell'estuario della Maddalena. Gli ordini impartiti a Latouche suonavano: uscir da Tolone, discendere tra l'Italia e la Sardegna, trascinarsi dietro Nelson, poi bruscamente tirar per ponente, sbloccare certi vascelli francesi chiusi in Cadice ed in Rochefort, lasciar pure bloccati quelli di Brest; poscia presentarsi alla bocca della Manica con vascelli ben capitanati ed armati. « Partite, gli aveva scritto Napoleone, restate padrone della Manica qualche ora e l'Inghilterra avrà vissuto; avremo vendicato sei secoli di onta e di dolore. Trionfate, ed io v'innalzerò in cotal guisa che voi non potrete più nulla desiderare ». Parole calde di passione che scesero nel cuore ardente di Latouche. Le avrebbe intese Villeneuve?

Per costui l'imperatore immaginò allora altro disegno. Villeneuve uscisse notturno da Tolone e contemporaneamente Missiessy da Rochefort: profittando entrambi di ogni circostanza meteorologica favorevole, il primo veleggiasse verso la Guiana, il secondo alle Antille. Napoleone pensava che una trentina di vascelli inglesi si sarebbero dati a cacciare i due amiragli. Ei disegnava che nel tempo istesso l'amiraglio

Gantheaume ancorato dentro Brest, profittasse dei venti dell'equinozio che mal permettevano agl' Inglesi di troppo stringere di crociera la costa brettona, salpasse, risalisse la Manica e contornata la Scozia gittasse 18 mila uomini in Irlanda. Allora Villeneuve e Missiessy avrebbero dovuto (dopo aver dato il sacco a Surinam ed alle Antille inglesi) tornare rapidamente in Europa, sbloccare la squadra del Ferrol e con questa dar nella Manica e spazzarne gl' Inglesi rimastivi. Anche questo secondo disegno fu in breve abbandonato; e Napoleone ne prescelse un terzo sotto ogni riguardo migliore, perchè più semplice. In faccende di guerra la semplicità è arra di trionfo: tanto più che la lega stipulata con la Spagna e la costei dichiarazione di guerra, che porta la data del 12 dicembre 1804, portavano per conseguenza un rinforzo numerico vistosissimo alle forze francesi.

Il disegno fu dunque fissato nel modo seguente:

Che tutti i vascelli franco-spagnuoli profittassero d'ogni circostanza favorevole per uscire dai porti, non mirassero affatto e dar battaglia al nemico; anzi accuratamente se ne astenessero, facendo massa nel mar delle Antille in luogo da scegliere a suo tempo; di là, impratichiti dalla lunga navigazione, cementati dal comando supremo di Villeneuve, facessero ritorno in Europa. Una cosa sola esigeva Napoleone, cioè che il passo tra Boulogne e la costa di Kent fosse libero per la discesa delle sue schiere dovunque vittoriose: null'altro. Con istruzioni precise (e mirabilmente redatte da Napoleone e da Décrès) Villeneuve salpò per le Antille con 11 vascelli e 7 fregate.

Qui m'accingo a narrare la caccia alla squadra di Villeneuve, mirabile opera strategica di Nelson e che chiamo *campagna di Trafalgar:* essa preludia a quel trionfo *tattico* che è la omonima battaglia.

Villeneuve ha dunque salpato da Tolone nel pomeriggio del 17 gennaio con brezza di maestrale. Il 19 Nelson n'è avvisato dalla fregata *Seahorse*. Salpa incontanente dalla rada d'Agincourt con le navi seguenti:

Vascelli	Vascelli	Vascelli	Fregate
Victory	*Conqueror*	*Superb*	*Active*
Royal Sovereign	*Donegal*	*Tigre*	*Seahorse*
Canopus	*Swiftsure*	*Leviathan*	
Belleisle	*Spencer*		

Si stende in linea di fila, passa *notte tempo* tra l'isola delle Biscie e la Sardegna per discendere a mezzogiorno tenendosi a destra la costa orientale dell'isola; i venti tempestosi di libeccio lo tormentano e, mentre talune sue navi distaccate cercano le francesi, il 25 le rimanenti sono a Capo Carbonara, il 29 a Stromboli. Qui disperde le sue navi

concertando secoloro opportuni punti di riunione: il *Canopus* ed il *Tigre* sono in rotta per l'Egitto. Di là porteranno notizie.

Nelson è dunque pienamente caduto nel bertavello tesogli. Crede che Villeneuve miri all'Egitto. Ma il 7 febbraio Hallowell, che è entrato in Alessandria col *Tigre,* ne salpa la dimane, raggiunge Nelson e riferisce a Nelson che i Turchi non hanno veruna notizia. Nelson allora mette la prora per Malta e scrive la celebre lettera al primo lord dell'amiragliato che rivela tutta l'ansietà dell'animo suo e che ai miei occhi è un capolavoro.

« Sentendo come sento che sono interamente responsabile verso il mio re e la mia patria di tutta la mia condotta, in questo istante nel quale sono tanto infelice per non aver incontrato la squadra francese, nè di averne attinto notizie, non ho alcuna difficoltà a rivelarvi la somma di ragioni che m'indussero a seguire la linea di condotta tenuta sin qui.

« *Non ho consultato nessuno;* perciò il biasimo circa la ignoranza del mio giudizio lo merito io solo. Siccome non avrei permesso ad uomo al mondo di carpirmi un atomo di gloria se avessi incontrato la squadra francese, così non desidero che niuno divida la mia responsabilità. Tutto è mio, torto o ragione. Perciò vi dirò le ragioni per le quali, dopo aver constatato che Sardegna, Napoli e Sicilia erano al sicuro, ho creduto che la squadra francese mirasse all'Egitto; ed in quest'ora dolorosa io sempre credo aver agito bene.

« In primo luogo: il vento essendosi mantenuto tra grecale e scirocco per quattordici giorni prima che i Francesi salpassero, essi potevano senza difficoltà aver veleggiato per ponente. Invece (e questo è il secondo punto) uscirono con brezze leggere di maestrale. Se avessero voluto andare a Napoli la cosa la più naturale sarebbe stata prolungare la loro costa di levante dove ogni sessanta miglia trovano porti di rifugio. Terzo punto; poggiarono nella sera del 18 con vento frescone di maestrale e di maestro tramontana correndo per mezzogiorno o per libeccio. Soffiò così fresco che il *Seahorse* per sfuggir loro fece 13 nodi all'ora. Per quanto desiderino impossessarsi della Sardegna il potrebbero senza rischiar la squadra, quantunque non così prontamente. Ciò nulla meno io non lasciai nulla al caso sotto questo riguardo, perchè mi approssimai a Cagliari. Avendo quindi toccato Palermo e Messina ed incoraggiato colà tutti alla difesa, e sapendo che in Napoli tutto era tranquillo, non mi rimanevano da studiare che l'Egitto e la Morea. Però, quantunque sapessi che un vascello francese avesse toccato avarie, pure io considerai il carattere di Buonaparte. So che gli ordini che dirama dalle rive della Senna non prendono in considerazione i venti e lo stato del tempo. Neppure a mio credere un disgraziato accidente

a 3 od anche 4 vascelli può alterare una destinazione importante: laonde cotale accidente non pesò sulla mia mente; e prima toccai la Morea e poi l'Egitto. Il risultato delle mie ricerche a Corone ed in Alessandria conferma la mia prima opinione: e perciò, mylord, se ostinazione od ignoranza avessero guidato la mia condotta sarei il primo a chiedere alla Signoria Vostra mi si togliesse il comando. Ma al contrario se, come me ne lusingo, si troverà buon fondamento nel mio concetto delle mosse probabili dei Francesi, ho diritto alla consolazione che risentirò quando Sua Maestà approverà la mia condotta, certo che Essa peserà l'opera mia su giusta bilancia ».

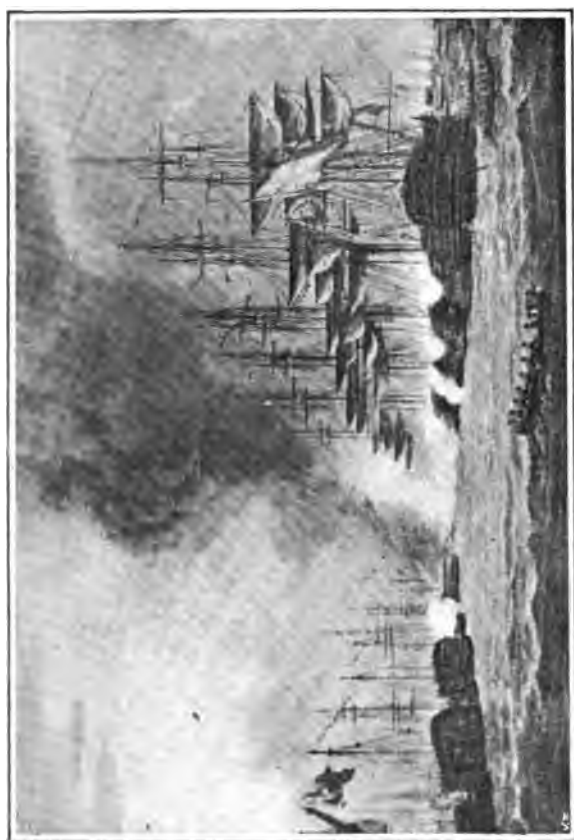
Codesta splendida lettera già era spedita, quando Nelson ebbe notizie positive da Napoli. Gli si diceva che Villeneuve il 20 gennaio era rientrato per forza di tempo in Tolone senza vascello *Indomptable* e le fregate *Cornélie, Hortense* e *Incorruptible*. Il 27 febbraio Nelson ancorò a Capo di Pula (golfo di Cagliari) per rifornirsi d'acqua: ne salpò il 2 marzo, ma il tempo lo forzò a nuovamente ancorare; il 3 risalpa; ma, è inutile, il mal tempo lo perseguita; addì 8 dà fondo al golfo di Palmas; alfine, dopo due tentativi frustranei d'uscir al largo, muove per Tolone al mattino del 10 con libeccio maneggevole; ne giunge in vista il 12; ma il 27 torna al golfo di Palmas, dove lo attendevano navi vettovagliatrici.

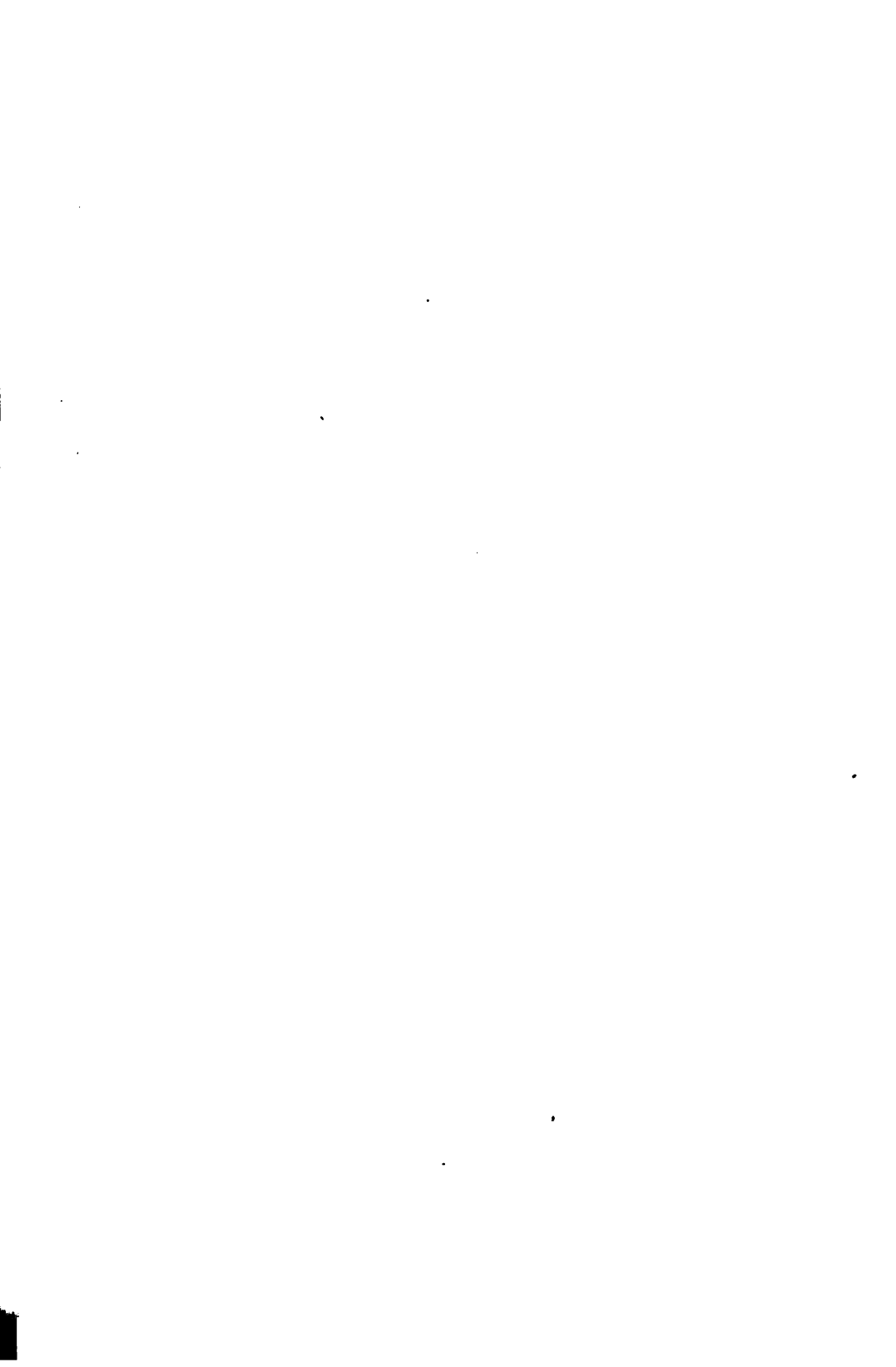
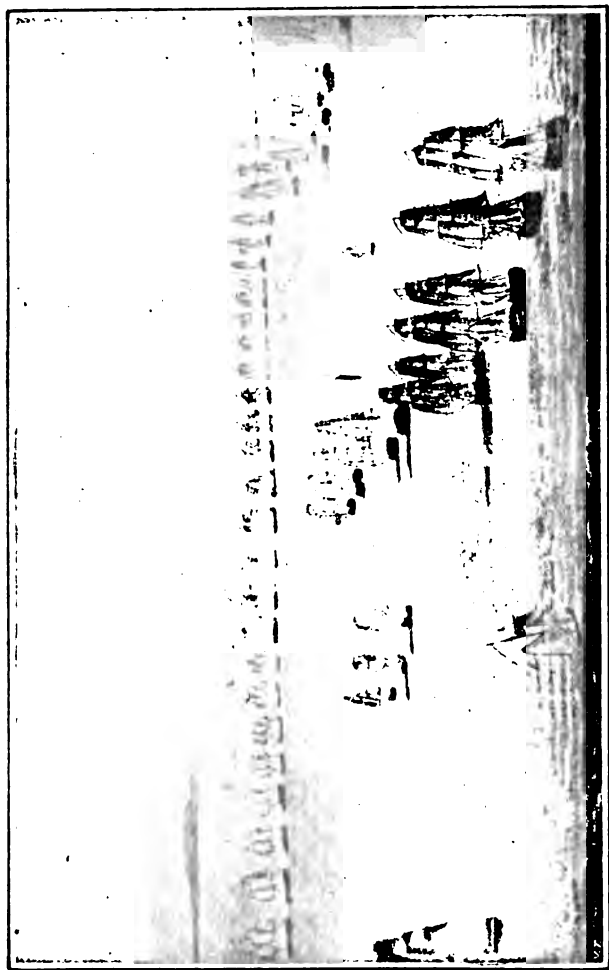
Due giorni di poi Villeneuve salpò e mise prora per mezzogiorno libeccio. Il 6 aprile era in calma presso Cartagena; e mentre Nelson, rifornitosi di viveri e d'acqua, navigava a ponente della Sardegna, la fregata *Phoebe* lo avvisava che la squadra francese era stata veduta prueggiante per mezzogiorno. Nuovo inganno di Nelson che si mette in crociera tra Sardegna e Barberia, poi il 7 aprile si reca a Palermo.

Anche là veruna nuova. Nelson volge a ponente ed il vento dritto di prora lo contraria. Addì 16 una nave neutra informa il *Leviathan* (ch'era stato dall'amiraglio spedito lungo la Catalogna) che Villeneuve è stato visto presso capo di Gata: poi alfine la verità si palesa, Villeneuve addì 8 aprile ha sboccato lo stretto di Gibilterra.

Al traverso di Cartagena l'amiraglio francese aveva offerto al contramiraglio spagnuolo Salcedo di seguirlo: avutone rifiuto giustificato, aveva continuato la propria rotta. A Cadice, dietro invito analogo, l'amiraglio don Federico di Gravina lo aveva raggiunto con i vascelli *Argonauta, Firme, Terrible, America* ed *España:* e coll'ordine al rimasto *San Rafael* d'affrettarsi a raggiunger la squadra nei paraggi della Martinica. Correva il nono giorno d'aprile.

A Nelson non fu dato prima del 10 di maggio ancorare nella baia di Lagos a ponente di Cadice. Aveva già un mese di ritardo sul nemico.

Qui comincia l'inseguimento: i segugi britannici hanno riconosciuto

Battaglia di Copenaga.

(Dai *Naval Achievements*).

Le due squadre inglesi di Nelson e Collingwood assalendo i Franco-Ispani e Trafalgar.

(Dai *Naval Achievements*).

le orme dei cinghiali di Spagna e di Francia. Tutte le doti che l'ardore feconda, che la perduranza nutre, che la cupidigia di gloria acuisce, la squadra di Nelson le paleserà durante la corsa sfrenata attraverso l'Atlantico. Nulla importa che i vascelli sian logori, le alberature crollanti, le vele consunte, gli equipaggi stanchi e decimati. I cuori dell'amiraglio, dei capitani e dei marinari battono all'unisono. *È la banda dei fratelli* che, eccitata dallo spirito indomito del discendente dei *viking*, governa le navi.

Adesso per non tediar oltremodo il lettore porrò sotto forma tabellare le mosse delle due squadre e quelle notizie logistiche e tattiche atte a render più intelligibile la campagna.

SQUADRA FRANCO-SPAGNUOLA.

17 vascelli e 5 fregate.

Maggio	12	1805	In vista della Martinica.
»	13	»	Ancoramento in Fort de France.
Giugno	1	»	Giungono istruzioni dell'imperatore per raccogliere 5 vascelli e 4 fregate del contramiraglio Missiessy che è nei paraggi delle Antille e procedere alla riconquista delle *isole di sopravvento*. Si annuncia la partenza da Rochefort di 2 vascelli di rinforzo del contramiraglio Magon.
»	6	»	Villeneuve rassegna 20 vascelli, 7 fregate e 2 navi minori.
»	8	»	Cattura 15 vele di un convoglio valutato 5 milioni di franchi.
»	9	»	Riceve notizie (false) circa la presenza di Nelson nel mar delle Antille e veleggia per le Azzorre.
»	30	»	Al traverso dell'isola Corvo (Azzorre) con tutte le sue forze riunite.
Luglio	3	»	Riconquista il galeone spagnuolo *Matilda* valutato 15 milioni di franchi; incendia il corsaro inglese *Mars* che se n'era impadronito.
»	9	»	Al traverso di Capo Finisterra, con venti di grecale a vicenda tempestosi e maneggevoli.
»	22	»	Al largo di Capo Finisterra con ponente maestro maneggevole.

SQUADRA BRITANNICA.

10 vascelli e 3 fregate.

Maggio	10	1805	Baia di Lagos.
»	12	»	Al traverso di Capo San Vincenzo; gli si congiungono il *Queen* ed il *Dragon* col contramiraglio Knight; ma li lascia.
»	15	»	Al traverso di Madera.
Giugno	3	»	Nelson acquista certezza che il nemico è nel mar delle Antille.
»	4	»	Si congiunge col contramiraglio Cochrane che governa il *Northumberland* e lo *Spartiate*.
»	9	»	Sosta breve a Grenada. Lascia il *Northumberland*, veleggia per Europa con 11 vascelli.
Luglio	17	»	In vista di Capo San Vincenzo.
»	18	»	A Gibilterra, congiungimento col vice amiraglio Collingwood e 3 vascelli.
»	25	»	Apprende che il 19 giugno la squadra collegata era stata vista in lat. 33° 12 settentrionale e long. 58° occidentale.
Agosto	15	»	Nelson incontra presso Ouessant l'amiraglio Cornwallis e continua la sua rotta per Portsmouth.

Dentro il Ferrol erano intanto rinserrate dalla squadra di blocco del vice amiraglio sir Roberto Calder, composta di 15 vascelli e 2 fregate, certi 10 vascelli franco-spagnuoli già allestiti e 3 in armamento comandati dagli amiragli Grandallana e Gourdon. Scopo del Villeneuve era approssimarsi al Ferrol per agevolar loro la uscita. Calder, avvisato dallo stazionario inglese in Lisbona della presenza nell'acque d'Europa della squadra collegata e fornito di copie dei dispacci di Nelson all'amiragliato, si allargò di 150 miglia dal Ferrol per incontrarla; e ciò gli accadde il 22 luglio.

La battaglia del 22 luglio iniziata verso le 5 del pomeriggio con foschìa e brezze folli terminò a notte. I collegati vi perdettero i due vascelli spagnuoli *San Rafael* e *Firme*. Tristi prede! L'uno aveva trentaquattro anni, l'altro cinquantuno d'età: essi furono ridotti a pontoni per prigionieri. Tra gl'Inglesi la tabella dei morti e feriti segna 41 e 161, tra i collegati 149 e 317. Roberto Calder (l'antico capo dello stato maggiore di Jervis al Capo San Vincenzo) assalito dalla pubblica opinione perchè non aveva inferto danni maggiori al

nemico, ottenne di soggiacere ad un consiglio di guerra che emise sentenza a suo carico di *severo rimprovero* per non aver nei successivi giorni 23 e 24 assalito gli avversari quantunque fosse da sopravvento, mentre il 22 — da sottovento — aveva giudicato opportuno far impeto. Con tutto ciò la giornata anche ufficialmente si chiama nei documenti inglesi *Calder's victory;* appo i Francesi invece *combat du Cap Finistère.*

Come resultato strategico la giornata concesse a Villeneuve d'ancorare il 26 a Vigo: donde alla Corogna; fuori lo raggiunsero (5 agosto) 5 vascelli di linea del contramiraglio Allemand che per l'assenza della divisione Stirling (il quale chiamato a sè da Calder, aveva levato il blocco di Rochefort) aveva preso il largo. Omai sì numericamente forte da non temere Calder altrimenti, Villeneuve allora entrò il 9 nel porto di Ferrol e ne uscì due giorni dopo traendone seco la divisione spagnuola dell'ammiraglio Grandallana e la francese del contramiraglio Gourdon. Capitanava ora 29 vele di linea.

Sinquì le consegne dell'imperatore erano state obbedite. Non erano forse sbloccate le squadre di Cadice, del Ferrol e di Rochefort? Una lunga navigazione aveva addestrato al mare le due divisioni uscite da Tolone e da Cadice. Il resultato strategico conseguito superava il danno cagionato dalla perdita del *San Rafael* e del *Firme*. Lascio dunque Villeneuve al largo con 29 vascelli e qualche fregata e colle novelle consegne che Décrès gli ha trasmesso durante la breve sosta al Ferrol: e vo ad un altro luogo dello scacchiere, intendo tra Penmarch e Capo Grisnez.

Napoleone in persona capitana colà 150 mila veterani raccolti in campo a Boulogne: altri 30 mila sono pronti al Texel per l'imbarco. Dentro Brest Gantheaume governa 21 vascelli e 18 fregate o corvette. Sull'armatella aleggia tuttavia lo spirito del fervido Eustachio Bruix morto nel giugno, logoro dal lavoro e dai piaceri sensuali. A traghettare il corpo d'invasione riunito in Olanda veglia il contramiraglio olandese Verhuel.

Mal si comprende come Gantheaume esitasse sì lungamente ad uscir dall'Iroise. Le opportunità non gli mancarono. Cornwallis dal gennaio 1805 al febbraio ebbe 11 vascelli solamente con cui mantenere il blocco di Brest; salirono a 16, ma sminuirono dei distaccamenti di sir Robert Calder e di Sterling, il primo al Ferrol, il secondo a Rochefort. Gantheaume superò le forze di Cornwallis di 11 vele di linea malgrado i rinforzi giunti a quest'ultimo. Nell'aprile lord Gardner, sottentrato a Cornwallis ammalato (aveva comandato il blocco durante 22 mesi!) ebbe 21 vascelli in governo. Ma l'11 di quel mese il vento frescone lasciò aperta a Gantheaume l'uscita. Perchè non ne approfittò?

Quando Gardner tornò lungo la costa quattro giorni dopo con 17 sole vele, vide Gantheaume nella baia di Camaret; ma lo vide anche affrettarsi a rientrare dentro Brest. È probabile che le 40 vele di Gantheaume soffrissero della terribile malattia cui soggiacciono le navi dopo prolungata dimora in porto. Naturalmente intristiscono. Napoleone sperò sino al mese di maggio nell'uscita di Gantheaume. E quando la riconobbe impossibile mutò a Villeneuve le istruzioni; son quelle che lo raggiunsero dentro il Ferrol.

Gli significavano: scegliesse tra quattro rotte quella più conveniente purchè riuscisse a raggiungere in forze radunate a Boulogne. Ora poteva contare su 29 vascelli franco-spagnuoli, comprendendovi anche i 5 francesi di Allemand. Veleggiasse a sua posta per Rochefort, ne raccogliesse 5 colà, uno a Lorient: e poi 21 di Brest ed entrasse nella Manica con 56 vascelli. Impegnasse o no battaglia, non cale. Per agevolare l'opera a Villeneuve, l'imperatore aveva decretato che Gantheaume con le sue navi mutasse la stazione di Brest con quella di Camaret difesa da 150 cannoni situati in opere permanenti e passeggiere. Chè se voleva tralasciare i vascelli di Rochefort, s'accomodasse; invece di 56 vascelli sarebbero stati 51.

Infine gli altri due disegni erano: rotta per il settentrione dell'Irlanda, discesa nel passo di Calais del mar di Germania raccogliendo 7 vascelli pronti al Texel: oppure una punta ardita con 34 vascelli soli da Ferrol a Boulogne.

Il 20 agosto quasi alla vigilia della fazione di Capo Finisterra, Gantheaume pigliò il suo nuovo sorgitore presso a Camaret.

Ma ecco che Villeneuve, lungi dall'appigliarsi immediatamente ad uno dei quattro partiti, libera Allemand dall'obbligo di seguirlo e sferra per Cadice dove giunge il 20 agosto nel pomeriggio. Colà raduna 6 vascelli del tenente generale Ignazio de Alava e rassegna le forze seguenti.

SQUADRA FRANCO-SPAGNUOLA.

Cannoni	Nomi	Comandanti	
80	*Bucentaure*	Vice amiraglio Comandante	P. S. Villeneuve I. I. Magendie
80	*Formidable*	Contramiraglio Comandante	P. R. Dumanoir J. Letellier
80	*Indomptable*	"	J. Hubert
80	*Neptune*	"	E. Maistral
74	*Achille*	"	G. Denieport
74	*Aigle*	"	P. P. Gourrège
74	*Algésiras*	Contramiraglio Comandante	C. Magon G. A. Brouard
74	*Argonante*	"	J. Epron

Cannoni	Nomi	Comandanti	
74	*Berwick*	Comandante	J. G. Filhol-Camas
74	*Duguay-Trouin*	"	C. Touffet
74	*Fougueux*	"	L. Beaudouin
74	*Héros*	"	J. R. Poulain
74	*Intrépide*	"	L. A. Infernet
74	*Mont Blanc*	"	G. La Villegris
74	*Pluton*	"	J. M. Cosmao
74	*Redoutable*	"	J. J. Lucas
74	*Scipion*	"	C. Bérenger
74	*Swiftsure*	"	L. Hospitalier
120	*Santisima Trinidad*	Capo squadra Brigadiere	B. Cisneros F. Uriarte
112	*Principe de Asturias*	Capit.no generale Capo stato mag.	F. Gravina A. Escaño
112	*Santa Ana*	Tenente gen. Comandante	I. de Alava J. Gardoqui
100	*Rayo*	Brigadiere	E. Macdonnel
80	*Argonauta*	Comandante	A. Pareja
80	*Neptuno*	Brigadiere	G. Valdes
74	*Bahama*	"	D. Galiano
74	*Monarca*	Comandante	T. Argumosa
74	*Montanez*	Brigadiere	J. Salcedo
74	*San Augustin*	"	F. Cagigal
74	*San Francisco de Asis*	Comandante	L. de Flores
74	*San Ildefonso*	Brigadiere	J. Bargas
74	*San Juan Nepomuceno*	"	C. Churruca
74	*San Justo*	Comandante	M. Gaston
74	*San Leandro*	"	J. Quevedo

fregate: *Cornélie, Hermione, Hortense, Rhin, Thémis,* brigantini: *Argus* e *Furet.*

Mentre codesta numerosa squadra entrava in Cadice se ne allontanavano il *Dreadnought,* l'*Achilles* ed il *Colossus* del vice amiraglio Collingwod, che s'affrettò nulla meno a riprendere la sua stazione di blocco appena si accorse che il nemico era ancorato.

Villeneuve andò a Cadice per *ordini ricevuti* o di sua testa? consigliato da plausibili motivi o da capriccio?

Napoleone, secondo il *Précis des événemens* del generale Dumas, assolutamente accusò Villeneuve di disobbedienza; ma Napoleone fu spudorato mentitore nei bollettini ed artefice solenne d'inganni di suoi subordinati. Che egli stesso fosse incerto sul da farsi è probabilissimo; postochè, morto Bruix, non era agevole sostituire all'ordinatore dell'armatella tale che ne tenesse con altrettanto animo il governo. E Napoleone che non trovava mai difficoltà a trasferire da un esercito all'altro i generali onde aveva abbondanza, sempre mai si lagnò della scarsità di amiragli degni di fiducia. Non fu dunque in collera con

Villeneuve; chè anzi fuor di dubbio meditò mandarlo da Cadice a Cartagena per sbloccarvi certi vascelli armati colà e poi tirare per Napoli a recarvi rinforzi a Gouvion Saint-Cyr.

D'altra parte i vascelli che Villeneuve aveva tratti per mare dal 17 gennaio al 20 d'agosto sopportando climi dissimili, cattivi tempi e lo scontro di Finisterra, erano a corto di viveri, di ricambi ed anche di munizioni. La sollecita partenza dal Ferrol chiarisce che quell'arsenale non poteva sopperire ai loro urgenti bisogni. Villeneuve corse dunque a Cadice, arsenale più fornito e che lo avvicinava al suo porto d'armamento, intendo Tolone.

Il nucleo efficace delle forze di Villeneuve era composto dei vascelli che sei mesi di mare avevano agguerriti; e questi non sommavano che a 15, cioè alla sua divisione, a quella di Dumanoir ed a quella del Gravina sminuita del *San Rafael* e del *Firme.* Le divisioni sbloccate al Ferrol, un tempo guidate dal Gourdon (5 vascelli francesi) e dal Grandallana (9 spagnuoli) avevano efficacia molto minore. Scendere a Cadice per sbloccarne altri 6 di cui 3 di prim'ordine, era dunque mossa savia, quantunque il valore militare di questo rinforzo fosse inferiore al valore rappresentato dal puro numero. Ora, 33 vascelli e 5 fregate, onde metà avevano ricevuto il beneficio di lungo armamento ed il battesimo del fuoco, costituivano una forza navale rispettabile con cui potevasi tentar le sorti d'una campagna. Ma il soggiorno in Cadice produsse effetti disastrosi. Ivi i Francesi erano odiati. La fine del *San Carlos* e del *San Hermenegildo,* attribuita all'abbandono di Linois, che un tempo aveva esacerbato gli animi, non era dimenticata tuttavia. La cattura del *Firme* e del *San Rafael,* attribuita alla indifferenza dei Francesi, era vera calunnia, perchè il prode Cosmao del *Pluton* aveva coperto il *San Rafael* con ogni sua possa. La irreligiosità dei Francesi li rendeva indegni al cospetto dei pii andalusi. Laonde le diserzioni si moltiplicarono a bordo alle navi. Gravina, italiano di sangue tra capitani spagnuoli, tenerissimo di Francia, di Napoleone e dei miscredenti Francesi, cuore ardentissimo, mente fervida ed immaginosa non ebbe bastevole autorità a frenarle. Ed ecco che all'indeciso Villeneuve, cui Aboukir non ha mutato il temperamento, all'uomo di cui Napoleone giustamente dice « il est un de ces hommes qui ont plutôt besoin d'éperon que de bride, » piovono da Parigi ordini perentori dell'imperatore e consigli di Décrès (l'amico ministro) ed infine una minaccia paurosa, la nomina d'un successore nel comando!

Scriveva l'Imperatore: « Nous comptons que vous ne négligerez rien pour opérer votre départ sans délai et nous vous recommandons dans cette importante décision l'audace et la plus grande activité ». Oh! quanto facile comandar da lontano! e poi il novello Cesare, che

non aveva dimenticato i precetti della rettorica, conchiudeva: « Les Anglais deviendront bien petits quand la France aura deux ou trois amiraux qui veuillent mourir ». Décrès invece dettava: « Sa Majesté veut éteindre cette circonspection qui est un reproche à sa marine, ce système de défensive qui tue l'audace et qui redouble celle de l'ennemi ». E continuava colle frasi che seguono: « Ne pas hésiter à attaquer des forces inférieures ou égales et avoir avec elles des combats d'extermination; voilà ce que veut S. M.... Elle compte pour rien la perte de ses vaisseaux, si Elle les perd avec gloire. Enfin Elle ne veut plus que ses escadres soient bloquées par un ennemi inférieur, et s'il se présente de cette manière devant Cadix, Elle vous recommande et vous ordonne de ne pas hésiter à l'attaquer ». Villeneuve replicava con buone ragioni di marinaro e di capitano; chiedeva tempo per disciplinare le sue forze, levava a cielo Gravina, pur lagnandosi dell'insufficenza dell'armamento spagnuolo; e di questo era conscio anche l'imperatore, il quale in una lettera al Décrès inserisce la frase: « Il ne faut compter deux vaisseaux espagnols que pour un ». Sì, ecco il consueto carteggio delle aule ministeriali che impartiscono ordini agli uomini di guerra e non hanno sottocchi le difficoltà dell'esecuzione!

Un giorno infausto il carteggio fu bruscamente troncato collo spedire il vice amiraglio Rosily a sostituire Villeneuve nel comando. Allora questi, buttata da banda ogni esitanza, si approntò alla partenza fornendo esempio novello della imprudenza caratteristica degli uomini indecisi.

Cosa accadesse dentro il porto di Cadice in quei supremi istanti è riferito nella lettera seguente vergata dall'amiraglio Antonio de Escaño, capo dello stato maggiore del Gravina, a don Enrico Macdonnel comandante del vascello *Rayo.*

« Da quando la squadra collegata ancorò addì 21 agosto in rada di Cadice si procurò riallestirla e vettovagliarla, disciplinando ed esercitando contemporaneamente gli equipaggi nelle pratiche militari e marinaresche. Si preparò una forza rispettabile di barche cannoniere, obusiere, bombardiere, di felucconi e barcacce buone ad affrontar anche tempo rotto e che contribuissero alla difesa della piazza e della squadra. Questo dispositivo urgeva, poichè fummo informati che lord Nelson radunava bombarde ed incendiarie, che ci bloccava già e perchè il nostro sorgitore era fuori del tiro della piazza. Si trattò anche di schierarci in tale linea che ne concedesse difenderci da un assalto del nemico favorito da vento sotto il quale potesse entrar in rada e poi uscirne.

« Il giorno 6 dell'ottobre l'amiraglio francese manifestò al generale Gravina che stimavasi obbligato ad uscire a mare per prevenire così gli ordini del suo governo, che desiderava qualche rimpiazzo di

viveri onde difettavano i suoi vascelli: e l'ordine da diramarsi alle navi spagnuole d'accingersi a mettere alla vela appena le francesi fossero pronte. Il generale spagnuolo si limitò a rispondere che, prima di salpare le ancore, stimava conveniente radunare la consulta dei comandanti delle singole navi d'ambo le nazioni: e senza ulteriore discussione comandò si disarmasse la squadra sottile, incorporandone ufficiali e marinari sull'alturiera.

« Il giorno 8 i comandanti riferirono le navi esser pronte a far vela, nulla mancare fuori che equipaggi esperti, al che mai ci fu dato rimediare. Il generale, avvisatone l'ammiraglio Villeneuve, questi per il giorno stesso riunì sul *Bucentaure* i comandanti delle due squadre per deliberare sopra un assunto di servizio. Il nostro generale ricevette una letterina particolare del francese in cui era pregato assistere alla consulta con il proprio capo dello stato maggiore e tutti i capi servizio. Poche ore dopo, innanzi a noi tutti, Villeneuve prese la parola sottoponendo alla saggezza della consulta il doppio quesito: se in obbedienza ad ordini che imponessero la partenza di tutta l'armata, questi potessero eseguirsi: o se eravi luogo a sperare il nemico tentasse l'assalto contro l'armata all'ancora, nel qual caso lo si distruggerebbe ed il passo così rimarrebbe aperto subitaneamente. I capitani spagnuoli con la massima circospezione manifestarono dividere l'opinione che il loro generale per bocca del capo di stato maggiore esponesse, essendochè già avessero tenuta consulta tra loro e convenuto nei pensamenti del capo dello stato maggiore.

« I Francesi, col fervore proprio della loro nazione, parlarono in varî sensi, giungendo alcuni ad argomentare che la partenza non doveva mettersi a partito, essendochè suo resultato sarebbe la sconfitta del nemico ed aggiungendo che quella non offriva ostacoli di sorta.

« Il capo dello stato maggiore analizzò la quistione così:

« Postochè gl'Inglesi hanno fuor del porto da 25 a 30 vascelli, si discuta se è miglior consiglio assalirli sotto vela od attender il loro impeto all'ancora. Espresse alcuni raziocinî sul divario di qualità marinaresche tra gente che stava a mare senza intermittenza sino dal 1793 e gente che da otto anni quasi non navigava, particolarmente la spagnuola, scarsa e mal destra e della quale gli ufficiali non potevano rispondere. Dimostrò i vantaggi che da una ben ostinata squadretta sottile potevano resultare, come altra volta era stato provato. Concluse che gli ordini superiori ponno obbligar *al possibile*, ma che non servirebbero di scusa in caso di disastro, il quale egli giudicava inevitabile se comandavasi far vela. Il contramiraglio Magon chiese la parola per confutare il capo dello stato maggiore e nella sua calorosa risposta usò espressioni poco convenienti: Galiano, nel punto d'onore delicatissimo,

volle fargli ritrattare talune frasi: gli animi s'accesero ed alzatosi il generale Gravina domandò si procedesse alla votazione senza più altrimenti argomentare *se dovesse oppur no l'armata far vela, tenendo conto che la superiorità numerica compensava il difetto dell'armamento.*

« La votazione resultò favorevole a *rimanere all'ancora:* ed in conseguenza si comandarono ai consueti appostamenti le navi sottili traendone dai vascelli equipaggi e guarniture. I vascelli si schierarono in modo conveniente. Intanto il nemico s'era allontanato lasciando 4 fregate in vedetta. Tutto omai in pronto per respingere qualsivoglia impeto nemico, si fecero continui esercizi marinareschi e militari; e addì 17 si convenne tra i due generali che secondo il vento uscissero taluni vascelli a mare per tagliar al nemico la ritirata. Trasmessi gli ordini riservati per questa operazione, albeggiò il giorno 18 e si presentò a bordo del *Principe de Asturias* l'amiraglio Villeneuve annunciante al generale Gravina che nuovi ordini e nuove considerazioni gl'imponevano ordinar l'uscita dal porto dell'intera armata. Le disposizioni del governo imperavano d'obbedire al generale francese senza replica. Si ordinò alla costui presenza di ricuperare i distaccamenti della squadra sottile a bordo dei vascelli respettivi e di prepararsi a far vela. Nel mattino gli ordini furono eseguiti; ed approvata la formazione di battaglia dell'armata, essa si spartì in tre squadre di battaglia ed una quarta d'osservazione capitanate dai generali Villeneuve, Alava, Dumanoir e Gravina ».

Ora che, sussidiato dalla lettera di Escaño, il lettore ha scorto sotto qual cumulo di avverse circostanze quell'armata numerosa e mal cementata navigasse ad impegnar battaglia, torni indietro nel tempo e salga meco sulla squadra di blocco; e tenga conto delle sue mosse.

Cutberto Collingwood che il 21 agosto aveva 3 vascelli, ne ebbe di rinforzo altri 4 recatigli dal contramiraglio Bickerton il 22; ed ancora 17 di Roberto Calder il 30. Mantenne dunque efficacemente il blocco corrente sino alla sera del 28 settembre quando lo raggiunse lord Nelson nominato comandante della squadra del Mediterraneo; traeva seco il *Victory* sua capitana, il *Thunderer* e l'*Ajax*. Si era fatto precedere dalla fregata *Euryalus* col seguente messaggio significante: « non mi si rendano onori di salve, *perchè il nemico non sia edotto di rinforzo che giunge* ».

Così alle 35 navi di linea della lega or ne stavano contrapposte 27, 22 delle quali incrocianti a quindici miglia da Cadice e 5 governate dal contramiraglio Louis proprio all'imboccatura del porto di Cadice.

Or che il dramma navale della marina imperiale si approssima al suo epilogo, vedasi come Nelson e Villeneuve lo prepararono; il primo col disciplinare i suoi fedeli capitani ad una riforma tattica, il

secondo col rinforzare i suoi colleghi nelle ormai viete consuetudini tradizionali.

Spedito sir Roberto Calder in Inghilterra, speranzoso che gli si mandino rinforzi sino a raggiungere 40 navi di linea, Nelson non ha che un timore solo, *che il nemico gli sfugga;* ed alla logistica domanda valido soccorso.

Edotto da informazioni attendibili che Villeneuve conta salpare appena spirino i levanti, Nelson porta il grosso delle proprie forze a 18 leghe da Cadice, lasciando a guardia della rada le fregate *Euryalus* ed *Hydra;* ma tra queste e sè stesso distende una catena di vascelli in crociera a conveniente distanza perchè i mutui segnali si distinguano.

Ciò posto dirama ai suoi capitani le istruzioni seguenti; le quali sono sì belle che si direbbe davvero che, sentendo prossimo il fine, l'amiraglio senza pari brami lasciar un monumento di sagacia strategica e tattica! Eccone la imbreviatura:

« È da supporsi che la squadra di Cadice possa congiungersi alle due divisioni di Rochefort e di Cartagena e salire sino a 46 navi di linea. Ma egli pure (Nelson) può ricevere rinforzi sino a governarne 40. *Però una linea scempia di battaglia, stante la foschìa, la variabilità della brezza, sì in direzione che in intensità è inefficace per qualunque azione risolutiva.* Perciò pensa uno schieramento che sia insieme di *marcia* e di *battaglia* ».

Sostituisce dunque alla venerabile linea di bolina due colonne parallele di 16 vascelli l'una ed un'avanguardia degli 8 due ponti migliori velieri da trasportarsi a piacere alla testa d'una delle due colonne, in modo da costituire la prescelta da lui su 24 vascelli. Una colonna obbedirà al comandante supremo, l'altra al costui secondo che è Collingwood. Questi abbia l'assoluto arbitrio della propria manovra.

« Le 46 vele del nemico ponno giacere da sopravvento. In questo caso se le due colonne inglesi riusciranno ad impegnar il nemico, la costui formazione in linea scempia sarà sì prolungata che l'*avanguardia non potrà soccorrere la retroguardia.* La colonna del comandante in secondo taglierà la linea *circa al dodicesimo vascello* a partir della coda: la colonna del comandante in capo taglierà *il centro del nemico* e l'avanguardia degli 8 vascelli al *terzo o quarto vascello a partir dal centro* ».

Come il lettore comprenderà agevolmente questo concetto di Nelson importa l'attacco a controbordo a mure opposte in tre colonne, due di 16 vascelli l'una, la terza di 8. È la manovra tattica di Calder al Capo Finisterra, ma su *varie colonne.*

« Se la testa della linea nemica, girasse in prora colla mira di prestar soccorso al centro ed alla coda percosse dalle tre colonne, i vascelli catturati *siano portati sottovento* a queste. Se invece il nemico girasse in

poppa, gl'Inglesi si schierino tra il nemico e la linea dei propri vascelli malconci e delle prede conquistate. Dovere del comandante in secondo sia tener più compatta possibile la sua colonna; dei capitani il mantener il respettivo posto; ma in caso i segnali non si veggano *niun capitano fallirà al compito quando il suo vascello sarà bordo a bordo a tiro di pistola da un vascello nemico* ».

Ma le contemplate 46 vele nemiche ponno giacere sottovento; ed ecco allora le istruzioni generali per questo caso.

« Le divisioni della squadra britannica si porteranno dentro tiro di cannone del centro della linea nemica. Ecco l'istante in cui probabilmente sarà segnalato alla colonna di sottovento di poggiare simultaneamente forzando di vele e tagliar la linea nemica al *dodicesimo vascello* a partir dal serrafila. Se qualche vascello non potesse tagliar la linea al punto indicato, appoggi i suoi vicini; e se taluni dei nostri passassero a poppavia dalla coda nemica, completeranno la distruzione dei 12 vascelli assaliti dai compagni. Se il nemico girerà di bordo simultaneamente, o poggerà, o navigherà a buon braccio, i suoi 12 vascelli di coda siano sempre oggetto dell'assalto della nostra colonna di sottovento, a meno che il comandante supremo segnali altrimenti. A qualunque dimenticanza si riscontri in questo disegno, porti rimedio il giudizio del comandante in secondo, nella sua qualità di capo della divisione di sottovento. Ridurre i rimanenti *34 vascelli nemici* sia lasciato alla cura del comandante in capo il quale *farà in modo che l'evoluzione del comandante in secondo sia il meno possibile interrotta* ».

Questo splendido disegno tattico pone in luce la maestria di Nelson e contiene tutta la sua riforma. Formandosi *su tre colonne* se giace sottovento, su *due* se sopravvento, Nelson stabilisce i principî dell'assalto intravisti da Suffren: condanna la tattica di Tourville sin a quel giorno dominante. E che previdenza d'ogni caso! e che giusto concetto della spartizione del lavoro guerresco! e che rispetto alla individuale iniziativa! e che scuola di personale responsabilità!

Mentre lord Nelson concretava in codeste novissime istruzioni i capisaldi intellettuali della vittoria, Villeneuve cementando gli antichi ordini diramati agli 11 vascelli che secolui erano usciti da Tolone nel gennaio con altri ordini complementari, condensava il proprio concetto tattico nelle seguenti parole.

« .... Je ne me propose point d'aller chercher l'ennemi, je veux même l'éviter pour me rendre à ma destination; mais si nous le rencontrions, *point de manœuvre honteuse ; elle decouragerait nos équipages et entraînerait notre défaite.* Si l'ennemi est sous le vent à nous, maîtres de notre manœuvre, nous formerons notre ordre de bataille et nous arriverons sur lui tout à la fois: chacun de nos vaisseaux combat

celui qui lui correspond dans la ligne ennemie et ne doit pas hésiter à l'aborder si la circonstance lui est favorable. Tout capitaine qui ne serait pas à son poste et un signal pour l'y rappeler serait une tâche déshonorante pour lui.... »

E codesti ordini di massima che datavano sino dal gennaio, egli or completava così:

« In caso che la squadra giaccia da sopravvento, ogni vascello della linea (scempia) di battaglia poggerà sul nemico, sceglierà il suo avversario e lo combatterà a tiro corto, *sino a tentarne la conquista all'arrembaggio.*

« Se la nostra linea giace sottovento al nemico, attendasi l'assalto a distanza serrata tra i vascelli. Il nemico non si contenterà di schierarsi parallelamente a noi, e di combatterci a cannonate, sistema favorevole *spesso* al più esperto, *sempre* al più avventurato. Tenterà di girar la nostra retroguardia, di sforzar la nostra linea, e circondar i vascelli tagliatine fuori da stuoli dei suoi ».

E per incoraggiar la sua gente continuava:

« .... Rien ne doit nous étonner dans la vue d'une escadre anglaise: leurs vaisseaux de 74 n'ont pas 500 hommes á bord: ils sont harassés par une croisière de deux ans; ils ne sont pas plus braves que nous et ont infiniment moins de motifs pour se bien battre, moins d'amour pour la patrie. Ils sont habiles á la manœuvre. Dans un mois nous le serons autant qu'eux. Enfin tout se réunit pour donner la confiance des succès les plus glorieux et d'une nouvelle ère pour la marine impériale ».

Sotto il presidio di canoni tattici antiquati (tanto più imperdonabili quando si pensi che Suffren, l'antico suo maestro, ne aveva iniziato la riforma) Villeneuve accingevasi alla lotta; nè scorgeva l'errore enorme di quell'inciso « ils sont harassés par une croisière de deux ans ». Là proprio in quei *due anni di mare,* quanto nel genio di Orazio Nelson il segreto della vittoria è in germoglio.

Praticamente poi i disegni di Nelson e di Villeneuve furono per mutate circostanze lievemente modificati. In primo luogo: nè la squadra di Nelson salì a 40 vascelli, chè rimase a 27; nè quella collegata a 46, ma stette ferma a 33. Così che allorquando il 20 ottobre al mattino Villeneuve e Gravina uscirono da Cadice con leggero scirocco, riconosciuti dalle fregate *Euryalus* e *Sirius* che presero caccia per andarne ad avvisare Nelson, il dislocamento dei Franco-Spagnuoli fu il seguente.

Una squadra di 21 vascelli denominata *squadra di battaglia* spartita in tre divisioni singolarmente guidate così: vanguardia dal luogotenente generale Ignazio de Alava; battaglia del vice amiraglio Villeneuve; retro guardia del contramiraglio Dumanoir. Una seconda squadra, detta

di riserva, formata su due divisioni ciascuna di 6 vascelli; la prima capitanata da Gravina, la seconda dal contrammiraglio francese Magon. Nelson, avvisato in tempo dalle due fregate d'esplorazione, si distese in due stuoli paralleli composti così:

PRIMA SQUADRA.

Cannoni	Nomi	Comandanti	
100	*Victory*	Vice amiraglio Comandante	Nelson Hardy
98	*Temeraire*	„	Harvey
98	*Neptune*	„	Freemantle
74	*Conqueror*	„	Pellew
74	*Leviathan*	„	Bayntun
74	*Ajax*	Luogotenente	Pilford
74	*Orion*	Comandante	Codrington
74	*Minotaur*.	„	Mansfield
74	*Spartiate*.	„	Laforey
74	*Agamemnon*.	„	sir E. Berry
100	*Britannia*	Contramiraglio Comandante	lord Northesk Bullen
64	*Africa*.	„	Digby
38	*Naïad*.	„	Dundas
36	*Euryalus*.	„	Blackwood
36	*Sirius*.	„	Prowse
36	*Phoebe*.	„	Capel
10	*Pickle*	Luogotenente	Lapenotière
10	*Entreprenante*	„	Pulver

SECONDA SQUADRA.

Cannoni	Nomi	Comandanti	
100	*Royal Sovereign*	Vice amiraglio Comandante	Collingwood Rotheram
98	*Prince*.	„	Grindall
98	*Dreadnought*	„	Conn
80	*Tonnant*	„	Tyler
74	*Mars*	„	Duff
74	*Belleisle*	„	Hargood
74	*Bellerophon*	„	Cooke
74	*Colossus*	„	Norris
74	*Achilles*	„	King
74	*Revenge*	„	Moorsom
74	*Swiftsure*.	„	Rutherford
74	*Defiance*	„	Durham
64	*Polyphemus*	„	Redmill
74	*Defence*	„	Hope
74	*Thunderer*	Luogotenente	Stockport

A chi dal porto di Cadice coi venti di maestrale scenda lungo la costa oceanica d'Andalusia per imboccare il Mediterraneo, si presenta a mezza strada il Capo Trafalgar, montuoso, ripido, erto sul mare. La squadra franco-spagnuola veleggiava lentamente verso lo stretto al mattino tetro e nebbioso del 21 ottobre 1805; ed alle notturne violenti raffiche di maestrale aveva tenuto dietro una calma pesante, foriera di rapida mutazione di vento. Precedevano Nelson e Collingwood alcune fregate le quali, riconosciuto l'inimico, si ripiegarono a riferire. Il vento era debole e da ponente maestro, il mare ondosissimo dalla stessa direzione. Al largo gl'Inglesi compatti e forti; e distante quindici miglia e mal schierati veleggiavano i collegati costeggianti le spiagge andaluse.

All'alba Villeneuve segnalò alla squadra di formarsi in linea di battaglia sul rombo della squadra di riserva ch'era sottovento: questa rimase così avanguardia della nuova linea: aveva prora a tramontana.

Circa le ore otto antimeridiane, Villeneuve riconosciuto inevitabile lo scontro, e volendo avere un porto sottovento che gli servisse di rifugio. segnalò all'armata di girare di bordo in poppa simultaneamente e di mettere, stringendo il vento colle mure a sinistra, la prora su Cadice. La brezza di lieve che già era, alitò lievissima e l'armata dei collegati non troppo agevolmente si mise in ordine; sì che tra la testa della colonna e la coda correva una distanza di cinque miglia, davvero eccessiva per 33 navi.

Gl'Inglesi discendevano sul nemico spinti dagli ultimi soffi di un vento che a malapena ne gonfiava le vele più alte, e dall'ondosità del mare in poppa, avanzandosi lentamente, raccolti, invelati, imponenti.

Il mio carissimo antico commilitone Enrico D'Albertis veleggiando col suo yacht *Corsaro* presso Capo Trafalgar ha colla scorta dell'opera insigne del Jurien de la Gravière intitolata « *Guerres maritimes de la République et de l'Empire* » composta una bella descrizione della giornata di Trafalgar della quale non voglio defraudar i lettori: è scritta con penna di marinaro e d'artista. La trascrivo dunque, riservandomi commentarla.

« Pochi momenti prima che cominciasse il combattimento Nelson segnalò ai suoi vascelli: *attaccate il nemico a corta portata* e quindi fe' alzare quel segnale rimasto a buon dritto così celebre nella marina inglese: *England expects every man to do his duty.*

« Ben pochi ignorano con quale entusiasmo fu accolto dagli equipaggi, e quale nuovo vigore infuse nella squadra inglese la nobile ispirazione dell'amiraglio.

« A mezzogiorno i vascelli inglesi alzarono la bianca bandiera colla croce di San Giorgio, i francesi il vessillo tricolore e quelli spagnuoli sotto i colori di Castiglia alberarono una croce di legno. Ma

purtroppo questa insegna di guerra non sventolava più nelle acque di Lepanto! Non erano più i marinari di Pertaù e di Kara Alì che doveva affrontare la squadra spagnuola: era l'agguerrita squadra e i provetti equipaggi che Jervis e Nelson da molti anni avevano preparato a quest'ultimo e decisivo duello!

« Poco dopo il mezzodì il vascello *Fougueux* sul quale aveva la prora il *Royal Sovereign,* aprì il fuoco contro questo superbo treponti, che, noncurante ed imponente, si dirigeva sulla poppa del *Santa Ana,* scaricando a breve distanza la sua triplice fiancata a doppio proiettile, contro il vascello spagnuolo che ricevendola d'*infilata* non poteva contraccambiare il ferro ed il fuoco del vice amiraglio inglese.

« Intanto il *Victory* era giunto a circa cinquecento metri dal *Bucentaure,* montato da Villeneuve, e solo a quella distanza cominciò ad essere il bersaglio di 6 vascelli che l'avvolsero in una grandine di proiettili. Ma, sia per l'imperizia dei cannonieri francesi, sia per il mare al traverso, che rendeva molto incerti i tiri dei vascelli franco-spagnuoli, riportò danni insignificanti in proporzione del fuoco terribile al quale era esposto. Infatti il vascello amiraglio inglese fatto bersaglio per quaranta minuti al fuoco di circa 180 cannoni, strano a dirsi, non aveva perduto che l'alberetto di mezzana, la ruota del timone e soli 50 uomini erano stati messi fuori combattimento. Eppure ove i cannonieri alleati fossero stati più pratici e anzichè sperperare inutilmente la massa di ferro che potevano slanciare con una fiancata nel trarre alle alberate, l'avessero invece diretta contro le batterie e contro lo scafo, il *Victory* avrebbe dovuto affondare. Invece, sollevato maestosamente dalle onde, quasi protetto dal fato, riserbava il suo fuoco, dirigendosi sul legno amiraglio francese.

« Oramai per Villeneuve il compito d'amiraglio era finito, non gli rimaneva che quello di comandante valoroso. Ad un'ora pomeridiana il vecchio vascello di Nelson passò a tiro di pistola dalla poppa del *Bucentaure* ed allora solo il *Victory,* seguendo l'esempio di Collingwood, scaricò i suoi 52 cannoni di sinistra carichi a doppio proiettile contro la poppa del vascello amiraglio francese, mentre con una ben nutrita moschetteria ne spazzava la coperta!

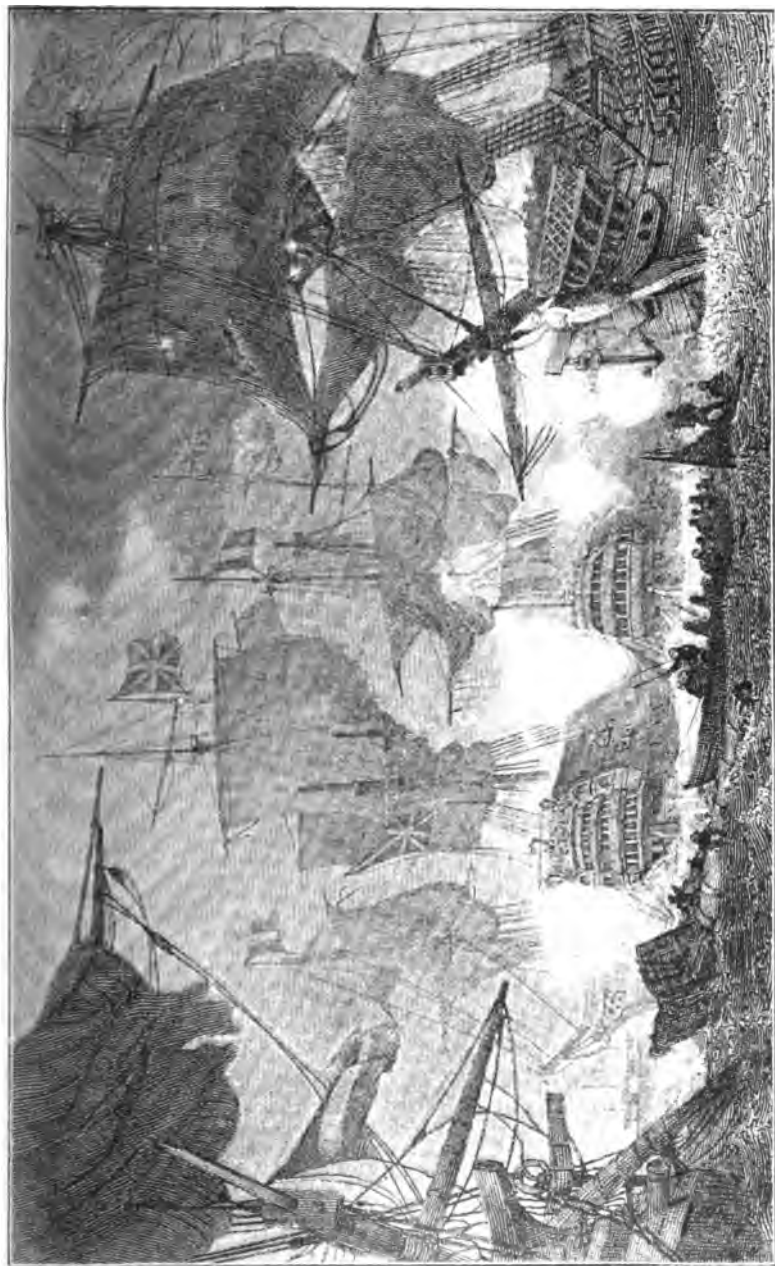
« Così il *Victory* traversa la linea nemica, ricevendo dal *Neptune* fiancata su fiancata, alle quali non risponde; ma, venendo tutto a dritta, si getta sul *Redoutable,* che sebbene di soli 74 cannoni, inferiore di altezza al vascello di Nelson, lo riceve con un vivo fuoco di moschetteria e granate, butta i suoi grappini d'arrembaggio; e i due vascelli, urtandosi con tremendo scricchiolìo, legandosi colle loro alberature, diventano una massa furiosa che il mare spinge alla deriva.

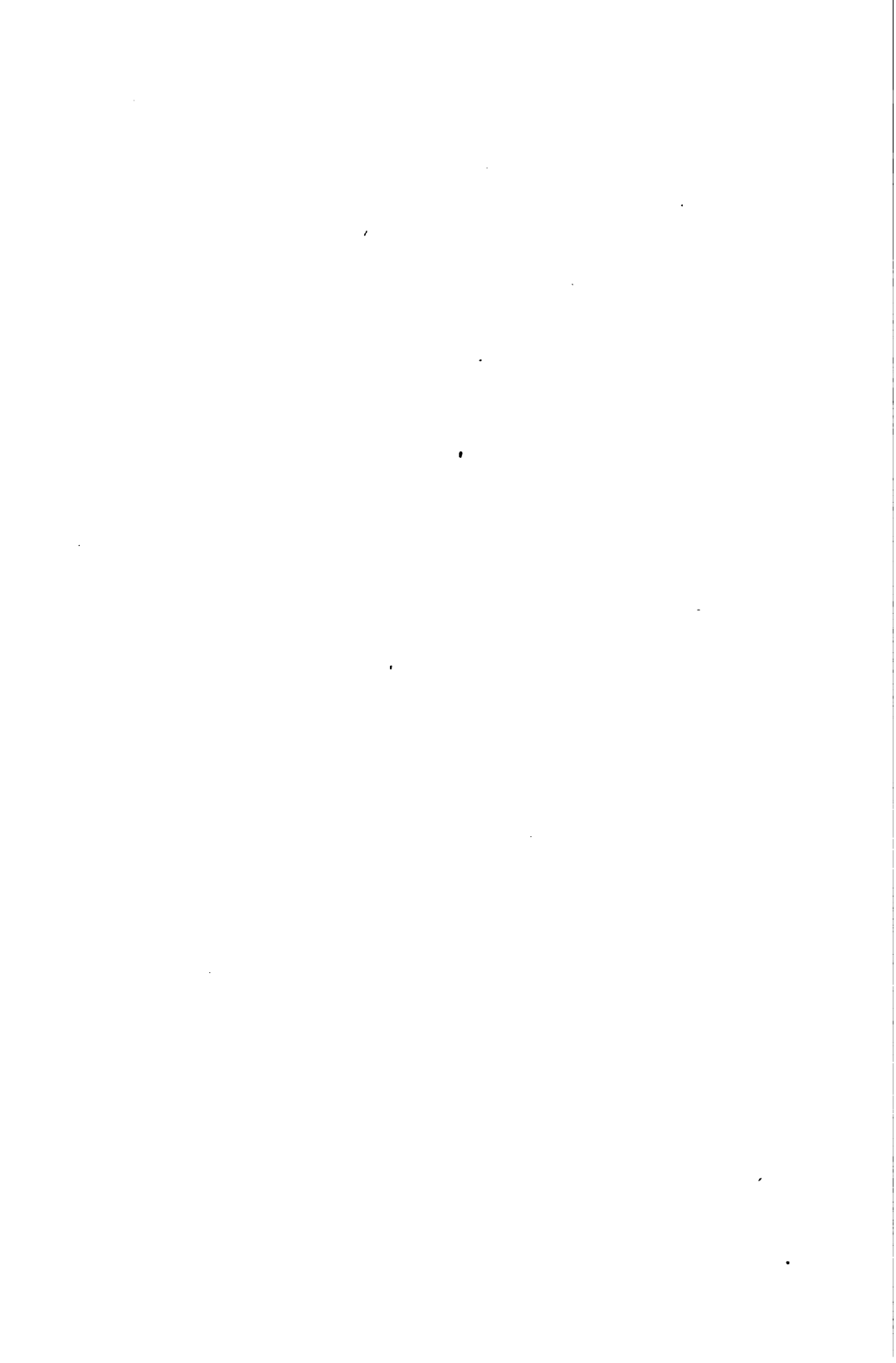
« Il capitano Lucas del *Redoutable,* volendo giovarsi del micidiale

effetto delle sue granate, chiama le divisioni d'arrembaggio, mentre la moschetteria semina la morte sulla coperta del *Victory;* fu allora che Nelson stesso, colpito da una palla partita dalla coffa di trinchetto del *Redoutable,* cadde fra le braccia del capitano Hardy, dicendo: « L'hanno pure finita con me. Hardy, mi hanno rotto la spina dorsale! »

« Era allora il tocco ed un quarto, la lieve brezza quasi spenta dal tuonare delle artiglierie non aveva condotto sul luogo dell'azione che pochi vascelli inglesi: ma in breve la massa di questi si trova al proprio posto, sfondando in due parti la linea dei vascelli alleati, e quando i marinari del *Redoutable* stanno per slanciarsi all'arrembaggio del *Victory,* sulla cui coperta non rimangono che solo 20 uomini non feriti, un'intiera fiancata del *Temeraire,* che in quel momento fortunoso riesce a tagliare la linea nemica, miete l'equipaggio del vascello francese; il quale, in mezzo all'amplesso terribile del *Victory* e del *Temeraire,* si dibatte per qualche tempo colla poppa sconnessa e pendente, colla coperta ingombra dall'albero di maestro caduto, dalle vele e da attrezzi d'ogni specie. Il forte suo comandante, l'eroico capitano Lucas, continua una difesa disperata: ma al tocco e cinquanta minuti è obbligato ad abbandonare al nemico un vascello sconquassato privo d'alberi, tutto crivellato di proiettili e che su 643 uomini di equipaggio ne contava 522 uccisi o feriti!

« Intanto il combattimento si fa generale; man mano che i vascelli inglesi giungono sulla linea nemica, i fuochi s'incrociano, intiere fiancate si ricambiano la rovina e la morte; sinora è il trionfo del cannone. Ma ben presto ogni vascello s'attacca ad un altro, quelle masse immani si urtano, si cozzano, le potenti alberate si compenetrano, si stringono, si avvinghiano, e la battaglia navale, già orribile per sè stessa, diventa una serie di duelli parziali fra vascello e vascello; non è più lotta di sapienti manovre, è una mischia informe, micidiale ove le granate dei gabbieri, la moschetteria dei soldati di marina, l'ascia e la sciabola d'arrembaggio dei marinari fanno la loro sanguinosa comparsa; così l'arme bianca, non meno micidiale del cannone, trionfa in mezzo a grida rabbiose di guerra, urla di feriti e rantolo di moribondi.

« I vascelli inglesi meglio diretti, più manovrieri e più fortunati schiacciano colla superiorità del loro fuoco quelli degli alleati, se ne impossessano. Il rombo delle artiglierie rintuona su tutta la linea, enormi colonne di fumo solcate da lingue di fuoco avvolgono e nascondono il campo della battaglia, ove una nera massa confusa, fumante, sta derivando lentamente in balia delle onde; sono il *Victory,* il *Redoutable,* il *Temeraire,* il *Fougueux* che, assieme uniti, avvinti dagli alberi caduti, dagli intralciati pennoni, tuttavia combattono, sinchè tra il fumo delle ultime cannonate del *Fougüeux* e del *Temeraire,* che

Battaglia di Trafalgar mentre il *Victory* rompe la linea francese.

(Da una stampa inglese).

avvolgono questa confusa isola fluttuante, non si vede soprastare che la croce di San Giorgio.

« Il vascello spagnuolo *Santa Ana*, disalberato, si arrende a Collingwood. L'*Algésiras* riceve le fiancate del *Tonnant* le quali, prendendolo d'infilata, ne troncano i tre alberi, ne spazzano la coperta, ne facilitano la conquista all'arrembaggio. L'*Aigle*, alle tre pomeridiane, cede sotto i colpi del *Revenge* e del *Defiance;* 2 altri vascelli francesi, *Swiftsure* e *Berwick*, frutto di passate vittorie, sono ripresi dal *Bellerophon*, dal *Colossus* e dall'*Achilles*, mentre l'omonimo vascello francese *Achille* verso le cinque pomeridiane, già in preda alle fiamme, salta in aria senza aver ammainato la bandiera.

« Le stesse sorti infelici volgevano per i vascelli spagnuoli; il *Monarca* dovè cedere al *Bellerophon*, il *Bahama* al *Colossus;* l'*Argonauta* ed il *San Juan Nepomuceno* all'*Achilles* ed al *Dreadnought;* infine il *Bucentaure* e la *Santisima Trinidad* disalberati, sono alla mercè degl'Inglesi, e l'infelice Villeneuve, circondato da morti e moribondi, da vele ed attrezzi d'ogni specie, rimasto incolume in mezzo a quella grandine di proiettili d'ogni genere, deve cedere al suo destino e dopo tre ore ed un quarto di combattimento, arrendersi al *Conqueror*.

« Trafalgar era omai una vittoria di più che poteva vantare l'Inghilterra, era un disastro che annientava la marina da guerra spagnuola e quella francese! Di 33 vascelli alleati che poche ore prima offrivano la battaglia agl'Inglesi, 11 si ritiravano verso Cadice, 4 si allontanarono sotto il contr'amiraglio Dumanoir, per andare dopo qualche giorno a farsi catturare da sir Riccardo Strachan sotto il Capo Ortegal e 18, sconquassati, senz'alberi, crivellati, fumanti, costituivano il sanguinoso trofeo degl'Inglesi.

« Nelson intanto, steso nell'oscuro corridoio del *Victory*, in una pozza di sangue, circondato da morti e feriti, sembrava coll'indomita energia della volontà trattenere la vita fuggente, onde portare seco nella tomba la dolcezza dell'agognato trionfo. Quando il capitano Hardy ebbegli comunicato l'esito glorioso della battaglia e la cattura dello stesso amiraglio Villeneuve, con supremo sforzo sollevatosi a mezza vita esclamò: « *I thank God, I have done my duty...* »; e raccomandato ancora una volta di ancorare i vascelli, spirava.

« Ma cessato il furore degli uomini, terminata la sanguinosa battaglia, l'aspetto del tempo minacciava un colpo di vento che doveva essere disastroso per i vascelli privi di alberata, semifracassati, e quindi inabili a manovrare. Pareva che gli elementi volessero anch'essi fare di questi inerti avanzi aspro governo. Nelson, ben prevedendolo, aveva raccomandato di ancorare al ridosso del Capo Trafalgar che, sul finire del combattimento, restava appena a otto miglia sottovento. Soli lo

Swiftsure, il *San Juan*, il *San Ildefonso* ed il *Bahama* poterono raggiungere quell'ancoraggio e ripararsi dall'imminente colpo di vento da ponente; questi vascelli furono le sole prede che gl'Inglesi poterono condurre in seguito a Gibilterra.

« A mezzanotte infatti la tempesta si scatenò in tutto il suo furore, spingendo verso la costa la squadra dei vinti e quella dei vincitori ancor essa in cattivo stato; ed ove il vento non fosse passato a mezzogiorno libeccio, quasi tutti i vascelli sarebbero andati in costa, la quale non distava che di sole quattro miglia! Dura e orribile notte fu quella!

« Ma al domani gl'Inglesi avevano già perduto cinque prede; il *Redoutable* affondava al rimorchio, il *Fougueux* andava in costa a Santi Petri, mentre l'*Aigle*, il *Bucentaure* e l'*Algésiras*, ripresi dagli avanzi stessi dei loro equipaggi agl'Inglesi, guadagnarono Cadice; senonchè al momento d'entrarvi, il primo andò in costa su Puerto Real, il secondo naufragò sui banchi di roccie detti Los Puercos, l'*Indomptable* con tutti i feriti del *Bucentaure* a bordo investì sui frangenti di Rota, il *San Francisco de Asis* sulle roccie del forte di Santa Catalina ed il *Rayo* alla foce del Guadalquivir!

« Appena calmata la tempesta, nuovi pericoli minacciarono le prede inglesi. Il giorno 23 il capitano Cosmao, comandante del *Pluton*, per nulla impressionato da un sì grande disastro, con un tratto straordinario d'audacia osò riprendere il mare con 4 vascelli, 5 fregate e 2 brigantini, correre contro i vascelli inglesi che rimorchiavano il *Neptuno* ed il *Santa Ana* e obbligarli a mollare i rimorchi di quei due vascelli rasi come pontoni che furono trascinati a Cadice.

« Collingwood, temendo nuove sorprese, bruciò l'*Intrépide* ed il *San Augustin*, affondò la *Santisima Trinidad* e l'*Argonauta*. Il *Monarca* ed il *Berwick*, ch'egli intendeva salvare, naufragarono presso il Capo San Lucar! »

Ed ora qualche particolare sfuggito al mio D'Albertis. Il segnale « *England expects that every man will do his duty* » la cui maschia sobrietà è degna d'Eschilo, fu alzato col codice telegrafico, si che i numeri corrispondenti sono: 253, 269, 863, 261, 471, 958, 200, 370, 4. 21, 19, 24: *duty* non essendo nel dizionario, si dovette formare con i numeri corrispondenti alle quattro lettere onde il vocabolo si compone e che nel codice erano significate da 4, 21, 19, 24. Un inciso dell'epistolario di don Antonio de Escaño m'insegna che i segnali numerici erano stati inventati dal castigliano marchese de la Victoria; così un ritrovato spagnuolo servì a spronare i marinari inglesi alla distruzione dell'armata di Spagna.

La perdita di vite umane a bordo agl'Inglesi è dai *Naval achievements* segnata in 448; i feriti furono 1013.

Il punto di partenza della più ostinata e lunga caccia che gli annali del mare registrino fu la nostra isola della Maddalena, alla cui chiesetta Nelson volle regalare gli ornamenti che tuttavia la decorano insieme al documento che segue:

Vascello di S. M. il " Victory ,
18 ottobre 1804.

Reverendo signore,

Chiedo mi sia concesso offrire alla chiesa della Maddalena un poco d'argenteria per l'altare come lieve segno della mia stima ai degni suoi abitatori e del ricordo di trattamento ospitale che la squadra sotto il mio comando ha sempre da essi ricevuto.

Dio ci benedica tutti.

Son della vostra reverenza

il servitore obbedientissimo
NELSON BRONTE.

Sul piede dei candelabri d'argento è incisa la leggenda;

Palmam qui meruit ferat.

E più sotto:

VICE COMES NILI, DUX BRONTE
ECCLESIA MAGDALAENAE INSULA MAGDALAENAE
D. D. D.

Ed al punto d'arrivo della caccia istessa, Nelson si ricordò di colei che — a suo credere — era stata artefice delle vittorie britanniche, intendo lady Hamilton, la donna del suo cuore. Laonde prima di impegnar la imminente battaglia appose al suo testamento un codicillo nel quale alla gratitudine del governo inglese la raccomandava colle righe seguenti:

« .... I servigi eminenti di Emma Hamilton, vedova dell'onorevolissimo sir Guglielmo Hamilton, sono stati oltremodo giovevoli al re ed alla patria; e siccome nè l'uno nè l'altra ne l'hanno ricompensata, ricordo:

« 1° che dessa ottenne l'anno 1796 la lettera del re di Spagna al costui fratello re delle due Sicilie nella quale lo avvertiva di voler dichiarare all'Inghilterra la guerra; per via della conoscenza della qual lettera il ministero *ordinò a sir Giovanni Jervis di colpire o la squadra o gli arsenali di Spagna;* e che se ciò non fu fatto, non a lady Hamilton devesi ascrivere a colpa.

« 2°. La squadra da me comandata non avrebbe potuto tornare in Egitto *se la influenza esercitata da lady Hamilton sulla regina di Napoli non fosse stata cagione del soccorso di vettovaglie e d'ogni altra cosa che mi venne dato in Siracusa;* così che da questo porto mossi per l'Egitto e vi distrussi la squadra nemica ».

Il puritanismo inglese diè di frego alla preghiera di Nelson; nè la bellissima donna da Jervis ufficialmente chiamata « *la patrona dell'armata britannica* » ricevette alcun segno di nazionale riconoscenza, mentre niuno ne mancò alla famiglia legittima del morto eroe. Recentemente il Jeaffreson — accurato biografo — ha dimostrato che lady Hamilton fu un *ferro al fuoco* nelle mani dell'altera, scaltra e forte regina Maria Carolina; quantunque indirettamente, rese alla patria quei due servigi da Nelson stimati più del vero. Non fu nè il gran cervello che Nelson supponeva, nè l'istigatrice dei rigori onde — tra gli altri — Caracciolo fu vittima. Fu bellissima donna, adorata da Nelson (alla muliebre venustà non indifferente), amò Nelson sinceramente, e fu ghiotta di buona tavola e di *champagne.* Se Nelson oltre misura la esaltò, i nostri storici troppo la denigrarono; fuor di ogni dubbio le rimane il predicato dall'austero Jervis più volte ripetuto di *patrona dell'armata britannica;* senza solida ragione non potè esserle conferito.

Compagno di gloria, erede della squadra e dei concetti strategici e tattici di Orazio Nelson rimase Cutberto Collingwood che la Corona esaltò a lord Collingwood barone di Cadburne ed Hethpoole con una pensione annua di 2 mila sterline. Lasciamolo alla guardia dei vascelli chiusi in Cadice or comandati dal vice amiraglio Rosily e dal Gravina ferito al braccio e cui la piaga tra pochi trarrà a morte. Lasciamolo, dico, al suo dovere; ma per illuminar la sua nobile figura di marinaro trascrivo la relazione che egli verga della battaglia. È pagina serena di modesto vittorioso.

Signore,

« Per la morte del vice amiraglio lord visconte Nelson, che sarà deplorata per sempre, incombe a me il dovere d'informare i signori lord dell'amiragliato che il 19 del corrente le navi distaccate a sorvegliare ogni mossa del nemico ancorato in Cadice comunicarono al Comandante in capo che esso era uscito a mare. Siccome navigava con leggere brezze da ponente, lord Nelson giudicò che i collegati mirassero al Mediterraneo: ed incontanente forzò di vele per la bocca dello Stretto con tutta la nostra squadra consistente in 27 vascelli, dei quali 3 da 64. Ivi fu informato dal comandante Blackwood (la cui vigilanza e pron-

tezza nel segnalare le mosse del nemico è altamente meritoria) che questi tuttavia non aveva imboccato lo Stretto.

« Lunedì 21 in sull'albeggiare mentre Capo Trafalgar stava per scirocco 7 leghe distante, scorgemmo il nemico a circa 6 miglia a levante: il vento leggerissimo e da ponente. Il Comandante in capo segnalò subito di poggiare formati su due colonne senza mutar l'ordine in cui eravamo schierati. Era questa la formazione d'assalto di cui egli ci aveva anticipatamente diramato le istruzioni e che ha in mira d'evitare quel ritardo nel formarsi in battaglia che il sistema usuale comporta.

« La linea nemica componevasi di 33 vascelli, onde 18 francesi e 15 spagnuoli capitanati dall'amiraglio Villeneuve. Gli Spagnuoli guidati da Gravina girarono in poppa mettendo le prore verso tramontana e si schierarono in battaglia compatti e correttamente. Ma siccome il modo d'assalto era inusitato, così la struttura della loro linea fu nuova: disegnavasi a guisa di mezzaluna la cui convessità guardasse da sottovento, siffattamente che mentre io correvo sul centro della colonna rilevavo entrambe le sue estremità per qualche grado a poppavia del mio traverso. Innanzi che il fuoco cominciasse, ogni alterno vascello giaceva una gomena sottovento del proprio poppiero e del proprio prodiero; cosicchè quello schieramento era quasi una duplice linea che appariva molto serrata, rimanendo brevissima la distanza tra i vascelli, e non pertanto senza troppo ammucchiarli.

« L'amiraglio Villeneuve stava al centro sul *Bucentaure,* ed il *Principe de Asturias* alla retroguardia batteva l'insegna di Gravina. Siccome il modo d'assalto era stato concordato ed impartitine gli ordini ad ufficiali generali e comandanti, furono necessarî pochi segnali; nè altro se ne fece fuorchè di tenersi serrati allorchè le due colonne poggiarono sul nemico. Il Comandante in capo sul *Victory,* guidò la colonna di sopravvento, io sul *Royal Sovereign* quella di sottovento. La battaglia incominciò sul meriggio per i capofila delle colonne che irruppero nella linea nemica; il Comandante in capo spezzandola al decimo vascello a partir della testa, il Comandante in secondo al duodecimo a contar dalla coda, così trascurando la vanguardia nemica. I vascelli delle respettive colonne seguirono i capofila nelle costoro acque impegnando gli avversarî sotto alla bocca dei cannoni. Severo fu il conflitto: i vascelli nemici furono difesi con virtù che altamente onora i loro ufficiali; ma l'assalto fu irresistibile. E piacque all'Onnipotente dispositore d'ogni evento concedere alle armi di S. M. vittoria gloriosa e completa.

« Circa le 3 del pomeriggio molti vascelli nemici avendo ammainata la bandiera, la loro linea si disfece. Gravina con 10 vascelli, raggiunte le fregate che giacevano sottovento, fece rotta per Cadice.

I 5 vascelli della estrema vanguardia nemica girarono di bordo; e rivolte le prore a mezzogiorno impegnarono da sopravvento battaglia colla squadra inglese: il serrafila fu catturato: gli altri scomparvero lasciando in potere della marina di S. M. 19 vascelli (dei quali la *Santisima Trinidad* e la *Santa Ana,* ambedue di primo rango) e tre ufficiali generali che sono: il Comandante in capo Villeneuve, il vice amiraglio don Ignazio Maria de Alava, ed il contramiraglio spagnuolo don Baldassare Hidalgo Cisneros.

« Dopo siffatta vittoria può sembrare esuberante il dilungarsi in encomî sulle gesta dei singoli comandanti. Il fatto dice di per sè più di quanto il mio linguaggio sa esprimere. Unanime fu l'opera; e quando tutti si adoperano con zelo a servire la patria, tutti meritano esser ugualmente ricordati, e mai merito fu più cospicuo che nella battaglia descrittavi. L'*Achille,* vascello francese da 74, dopo essersi arreso, per via di qualche errata manovra dei Francesi, prese fuoco e saltò. Duecento uomini furono salvati dalle navi minori.

« Ma accadde durante la fazione un episodio il quale scolpisce siffattamente l'invincibile animo dei marinari inglesi quando combattono i nemici della patria, che non posso resistere al piacere che provo di farne parte alle loro signorie. Il *Temeraire* fu investito, per disgrazia o proposito, da una nave francese da una parte e da una spagnuola dall'altra; la lotta fu vigorosa, ma alla fine le insegne unite furono strappate dalla poppa, e quella britannica alzata in loro vece. Una tale battaglia non potè essere combattuta senza una forte perdita di uomini. Non ho solamente da lamentare, in comune con la marina ed il popolo britannico, la perdita del Comandante in capo, un eroe il cui nome resterà immortale, e la memoria eternamente cara al suo paese. Ma il cuore mio è lacerato dal più acuto dolore per la privazione di un amico, al quale per i molti anni d'intimità, e per la perfetta conoscenza delle sue virtù mentali, le quali gl'ispirarono idee superiori al comune degli uomini, io ero legato dai più forti vincoli. Provo dolore sì acerbo che neppure la gloriosa cagione della sua morte mi offre la consolazione che dovrebbe. Lord Nelson ricevette una palla di moschetto nel lato sinistro del petto, circa sulla metà del conflitto, e mandò a me un ufficiale con l'ultimo suo addio; e poco dopo spirò.

« Ho pure da lamentare la perdita di due eccellenti ufficiali, il capitano Duff del *Mars,* ed il capitano Cooke del *Bellerophon;* non ho udito di altre. Il *Royal Sovereign,* avendo perduti i suoi alberi eccetto il pericolante albero di trinchetto, io chiamai l'*Euryalus* a me mentre la pugna continuava; la qual nave stando a portata di voce, fece i miei segnali, servizio che il capitano Blackwood eseguì con molta sollecitudine. Dopo il combattimento alzai sull'*Euryalus* la mia bandiera onde potessi

più facilmente comunicare i miei ordini e radunare le navi, e rimorchiare fuori il *Royal Sovereign*. L'intera squadra stava ora in una perigliosa situazione; molti disalberati, tutti sfasciati, in 13 braccia d'acqua, non lungi dai bassifondi di Trafalgar; e quando feci il segnale per preparare all'ancoraggio, pochissime navi avevano pronta la loro ancora, essendo le loro gomene spezzate. Ma la medesima buona Provvidenza che ci aiutò attraverso un tal giorno ci protesse la notte, per mezzo del vento che cambiò, e spingendo le navi lontano da terra, eccetto 4 disalberate che si trovano ora ancorate a Trafalgar, e che spero galleggieranno senza pericolo sino a che durano questi venti gagliardi. Avendo così particolareggiato i procedimenti della squadra in questa occasione, io desidero di congratulare le loro signorie sopra una vittoria che spero aggiungerà un raggio alla gloria della corona di S. M., e sarà seguita da pubblici benefizi per il nostro paese ».

Uno studio come questo da me intrapreso sulla campagna cui dò nome di Trafalgar ed all'istante risolutivo della quale una radicale riforma della tattica si compie, ed in cui gl'insegnamenti successivi di Rodney, di Suffren, e di Howe e di Nelson istesso si fondono in dottrina canonica, non sarebbe completo se non ne scrutassi la genesi dentro il pensiero del capitano. Nelson al Capo San Vincenzo dimostra praticamente che una seconda linea, da quella di battaglia staccandosi opportunamente, può essere artefice di vittoria. Ad Aboukir offre nuova prova che lo sforzo di tutta una colonna su parte della squadra nemica è buon mezzo di ridurre questa all'impotenza. A Copenaga ecco novello ed ancor più rischioso sperimento del medesimo principio tattico. Ma tra Copenaga e Trafalgar v'ha traccia di maturazione novella del pensiero di Nelson? Si: luminosissima. Durante la *caccia attraverso* l'Oceano Nelson aveva comunicato ai suoi capitani il suo disegno circa l'assalto eventuale; eccolo.

« Il compito d'un amiraglio inglese è sforzar il nemico a battaglia nelle più favorevoli condizioni proprie; cioè portar i suoi vascelli a tiro corto dei nemici speditissimamente; continuare sino a che l'azione sia risoluta completamente. Ciò posto, so che al di fuori di codesto obbiettivo non mi è necessario aggiungere parola, poichè son certo che gli amiragli ed i comandanti delle forze che ho l'onore di capitanare, tenendo presente la mia precisa mira, suppliranno a qualsiasi mancanza di segnali; i quali, se estesi a manovre soverchie allo scopo, ponno *esser fraintesi;* e se aspettati, probabilmente e per differenti cause, non esser alzati dal Comandante in capo.

« Perciò non mi corre altro obbligo fuor di chiarire colle minori possibili parole i vari modi che reputo necessari al conseguimento del mio scopo, dal quale non solo dipendono l'onore e la gloria del nostro paese,

ma forse la sua incolumità dall'oppressione e dalla tirannide francese; e con l'incolumità d'Inghilterra, quella d'Europa puranco.

« Se due squadre hanno voglia di combattere *poca tattica si richiede.* Meno se ne faccia, meglio; *a manovrare si perde presto un giorno.* Perciò supporrò dunque che il nemico giaccia da sottovento stringendo il vento colle mure a dritta e che io corra colle mure a sinistra rilevandolo qualche poco a poppavia del traverso. Suppongo brezza maneggevole, perchè con vento frescone la manovra di ambo le squadre non può condurre a giornata decisiva. Due modi di attacco si offrono. L'uno mi consiglia trattenermi fuori tiro sino che *il capofila della mia linea sia al traverso del centro del nemico;* allôra girare in poppa simultaneamente e poggiare con tutte le mie forze sui cinque o sei vascelli di vanguardia, tagliandone certamente, quando l'opportunità se ne offra, la linea. Questo impedirebbe la fuga del nemico; e l'azione, stante l'audacia e maestria d'amiragli e comandanti, riuscirebbe certamente risolutiva. Il secondo ed anche il terzo serrafila del nemico potrebbero far ciò che credono; i nostri saprebbero bene impedir loro d'intervenir nella mischia. L'altro modo è di correre sotto velatura moderata per il mascone del capo fila nemico, in guisa da non lasciar indovinare se passerei sopravvento o sottovento della colonna. Allora segnalerei l'assalto da sottovento tagliando la linea al *sesto vascello* ed impegnando l'azione a tiro corto. Siccome il nemico stringerebbe il vento, noi scenderemmo a buon braccio, e *potremmo tagliar perciò la linea ovunque ci piacesse.* L'avanguardia nemica, all'istante che il nostro serrafila giungesse al traverso del capofila di quella, sarebbe demolita; ma la nostra avanguardia non s'attenda ad uscire incolume. Allora vorrei che la mia retroguardia girando in poppa successivamente continuasse l'azione contro i vascelli di testa percossi; e persistendo in questa guisa, non vedo che alcunchè impedisca la riduzione di tutta l'avanguardia. I due o tre vascelli di serrafila della linea dovranno infallantemente o *poggiare* o girare in poppa: ed in ambo i casi, quantunque fossero in migliori condizioni dei nostri due capofila (or situati alla coda della nostra colonna), pure rimarrebbero sottoventati e lontani tanto da concederci di riparar i danni sofferti. Credo che a questo punto la battaglia condotta bene da amiragli e capitani sarebbe per gli altri vascelli finita.

« *I segnali per cotali manovre sono inutili quando ogni uomo è disposto a far il proprio dovere.*

« La nostra cura è *sostenerci scambievolmente* e stare da sottovento bordo a bordo col nemico. Che se poi il nemico poggiasse rotondo e tentasse così la fuga, allora i soli segnali necessarî saranno « *raggiun-*

gerlo, ed oltrepassarlo successivamente, lanciando *loro fiancate a tiro corto* ed avendo cura di avvertir del nostro intento i compagni ».

Voglia esaminar attentamente il lettore questo documento importantissimo.

Salvo i concetti fondamentali della scarsità dei segnali, del mutuo appoggio, e del tiro a corta distanza, la mente affaticata dal pensiero assiduo della *caccia* non ha tuttavia formulato nuovo concetto tattico personale. Il primo modo d'attacco onde Nelson tratta è la copia di una battaglia del balì di Suffren, il secondo del *glorious first of June,* il terzo è precisamente la ripetizione della manovra di Hawke a Belleisle.

Rimane pertanto bene stabilito da Nelson il principio dello *schiacciare con tutte le forze una parte delle nemiche prima che l'altra venga in aiuto ai percossi.*

La breve squadra ch'egli comanda (ricordiamoci, è di 10 vascelli e 3 fregate) forma una linea maneggevolissima; non ancora gli può balenare il pensiero tattico delle *due* o delle *tre* linee. Ma nell'ultimo periodo della campagna gloriosa, quando l'amiragliato gli fa sperare 40 vascelli, ecco che li scompartirà in quelle due colonne di 16 ed in una terza di 8 che medita situare a capofila di una dell'altre due; e quando non disporrà che di 27 vele le ordinerà in due colonne parallele e leggermente disuguali.

Concludo: la maravigliosa maestria di Orazio Nelson si esplica nella semplicità dei suoi principî di tattica e nella prontezza d'applicarli diversamente a norma delle circostanze. In ciò supera Suffren e rilascia addietro Howe; non è dir poco.

Chiuderò l'argomento col dire che niuna forma di distrazione distoglieva mai Orazio Nelson dal pensiero della guerra, dal modo di condurla, dalla brama di terminarla. Leggo nel suo diario « Addì 20 luglio (1805) sono disceso a terra per la prima volta a partire dal 16 giugno 1803: mancano *dieci giorni a compiere due anni* da che il mio piede non ha calcato altro fuorchè le tavole del *Victory* ».

VI. — Rinunciò Napoleone alla *grande guerra* allorchè gli fu noto il resultato della giornata di Trafalgar? No: ma l'aggiornò a tempi più propizî. Ormai aveva acquistato il convincimento che non possedeva amiragli. Maggiormente se ne persuase allorchè seppe la cattura il 3 novembre presso Capo Ortegal dei vascelli *Formidable, Duguay Trouin, Mont Blanc* e *Scipion* di Dumanoir per opera dei 4 vascelli e delle 4 fregate di sir Riccardo Strachan. E mentre il blocco delle coste francesi e spagnuole e batave continuava, l'imperatore si diede a ridurre Anversa primario arsenale, a costruire dovunque vascelli e fregate, ad allestir squadre, a disciplinarle, insomma a rifare l'armata. Rifulse in codesta opera il talento di Décrès.

D'altra parte gl'Inglesi (non mai assopiti dal trionfo ottenuto ed a caro prezzo) oltrechè a guerreggiar nei mari lontani — il che a suo tempo e luogo dirò — percossero inesorabilmente gli alleati di Francia e tentarono soffocare nel germe la marina francese in gestazione. Appartengono a questa categoria dell'opera strategica le imprese di Copenaga, dei Dardanelli, dell'isola d'Aix e dell'estuario della Schelda.

La fine dell'anno 1806, che segna il culmine della potenza di Napoleone, è contrassegnata da un evento marittimo rimarchevole; tale considero la dichiarazione del *blocco continentale*, con cui Napoleone rispose al blocco militare delle coste di Francia e dei costei alleati, per escludere dai mercati le merci britanniche. Il trattato di Tilsitt chiuse al commercio britannico tutti i porti d'Europa fuori degli svedesi.

Il giustificato timore che, condotte a termine le costruzioni navali al Texel, a Flessinga, a Brest, a Lorient, a Rochefort, a Cadice, a Tolone ed a Genova, insieme ai vascelli francesi già pronti desse si rinforzassero della squadra danese e della russa, consigliarono Inghilterra ad armare (oltre le consuete divisioni di blocco e quelle disseminate nei mari lontani) la potentissima squadra di 25 navi di linea e di 40 tra fregate e bombarde e brigantini che, nell'agosto del 1807 guidata dall'amiraglio Gambièr con gli amiragli e commodori in sott'ordine Stanhope, Essington, Hood e Keats, veleggiò per il Baltico, si presentò a Copenaga seguìta da un convoglio di 377 onerarie della portata complessiva di 78,400 tonnellate e recante 27 mila uomini da sbarco. Scopo dell'impresa era invitare la Danimarca a cedere volenterosa le sue navi sotto promessa che in seguito le sarebbero rese. Il rifiuto dei Danesi condusse al bombardamento di Copenaga, allo sbarco delle schiere guidate dal generale lord Cathcart ed alla cattura e distruzione completa del naviglio sfuggito alle unghie di Nelson nella campagna di qualche anno innanzi. L'atto non bello fu eseguito con somma prontezza ed il 21 settembre gl'Inglesi facevano vela da Copenaga trascinando seco 17 vascelli ed 8 fregate. Le navi in cantiere erano state demolite ed i corbami dell'arsenale imbarcati per i porti di casa.

Lo stesso Gambier, per la ben condotta impresa esaltato a lord, fu mandato a bloccare strettamente Rochefort nell'aprile del 1809 ed a ridurvi impotente una squadra del contramiraglio Allemand che n'era uscita predando navi britanniche.

VII. — Erano di recente state inventate dal Congrève le *racchette*; e lord Mulgrave primo lord dell'amiragliato chiamò a sè lord Tomaso Cochrane per chiedergli consiglio intorno al più efficace modo d'incendiar con quegli artificiati fuochi le navi francesi ancorate presso l'isola di Aix nella parte interna della Rada des Basques, luogo già noto ai lettori per altra sventurata impresa britannica, regnante Carlo I.

Lord Tomaso Cochrane, il temerario capitano onde altrove mi son intrattenuto, era allora membro del parlamento e militava tra i radicali. Godeva fama meritata d'impavido, di turbolento e di studioso. Già povero in canna, a malgrado del suo titolo di lord scozzese, le prede lo avevano adesso arricchito. Appunto per verificare i conti riguardanti certe prede (conti che a parer suo non tornavano) aveva in Malta invaso un giorno, armata mano, l'aula sacra alla Temi marinara e carpite talune carte; d'onde l'ordinanza d'arresto e la prigione. Da questa un manipolo d'ufficiali e marinari inglesi l'avevan tratto fuori bastonando di santa ragione i custodi. Cotale ed altri casi suoi lo rendavan caro ai giovani, inviso ai vecchi ufficiali. A Mulgrave ch'era, com'ho detto, primo lord dell'amiragliato, giovava allontanare Cochrane dal parlamento; accettò dunque le proposte del capitano che volle gli affidassero due navi-mine come quelle del Gianibelli ad Anversa, un trasporto, una fregata e 23 navi incendiarie minori, da pigliar fuoco però con una semplice miccia e non a guisa delle fiamminghe per via di una macchina d'orologio. Ecco Cochrane giungere sull'*Imperieuse* il 3 d'aprile nella Rada des Basques: a lord Gambier ed ai tre ufficiali generali che servivano sotto gli ordini suoi egli non è molto accetto, tanto più che Gambier personalmente aveva dissuaso l'amiragliato dall'impresa. Or dicasi qualcosa delle difese preparate. Le batterie dell'isola di Aix, che fiancheggiavano la linea d'ancoramento, mostravano una trentina di cannoni in buona condizione di tiro; la guarnigione sommava a 2 mila soldati, in massima parte reclute. Una travata galleggiante spezzata ad angolo ottuso e dietro la quale erano ancorati i vascelli di Allemand sopraccarichi di viveri e di munizioni li schermiva da qualunque assalto repentino. Gambier e Cochrane concertarono il 10 d'aprile tentarlo nel modo seguente:

La notte sopra l'11 persistendo a soffiare un maestrale fresco, si cominciasse a lanciar contro la travata le due navi-mine; scoppiate queste, il grosso trasporto *Mediator* dasse del tagliamare contro lo spigolo della travata, spintovi a tutta forza dal vento, dalla marea e dal flutto in poppa. Nella scia del *Mediator* passassero le lance armate in guerra ed attraccassero ai vascelli le navi incendiarie che rimorchiavano.

La sera all'8 e mezza lord Cochrane guidò l'una delle mine galleggianti contro lo spigolo: in quel mentre il *Mediator*, che stazzava 800 tonnellate, la seguiva per penetrare nell'apertura. Circa sulle 10 il *Mediator* spezzò col tagliamare la travata ed aprì il varco alle incendiarie minori che si attraccarono ai fianchi del *Régulus* e dell'*Océan*. Battaglie notturne e consumo enorme di munizioni sono concetti che si equivalgono. Nelle tenebre nè il vittorioso si rende conto dell'entità del trionfo, nè il vinto misura la perdita. Cochrane non aveva la scelta

dell'ora; assalì alle 8 perchè aveva bisogno della marea favorevole; e solo all'alba s'accorse del danno recato ai Francesi i quali, tagliate le gomene si erano buttati in costa, quantunque l'*Océan* e il *Régulus* soli fossero stati in contatto immediato coll'incendiarie. L'*Imperieuse,* sulla quale Cochrane era risalito dopo aver dato fuoco alla sua mina galleggiante, segnalò a Gambier alle 7 del mattino. « *Eccetto aue navi, tutta la squadra nemica è in costa* ». Un'ora e mezzo dopo, non scorgendo mossa veruna del grosso delle forze inglesi, segnalò « *Metà delle forze bastano a distruggere il nemico* »; e qualche poco più tardi alzò un terzo segnale « *Bastano le fregate a distruggere il nemico* ». Gambier per iscusar la strana inerzia diè pretesto che il vento soffiava troppo fresco. I nemici, rimessi dalla paura, intanto s'alleggerivano; alcuni si disincagliarono e procurarono di entrare dentro la Charente. Allora Cochrane alzò un segnale menzognero: « *Imperieuse in pericolo* », nella speranza che Gambier per aiutarlo lo avrebbe raggiunto. Due vascelli ed una fregata invero si mossero; ed allora l'opera di distruzione cominciò. Tre vascelli ed un grosso trasporto (cioè il *Varsovie* e l'*Aquilon,* il *Tonnerre* ed il *Calcutta*), andarono in preda alle fiamme; pur tuttavia altre 5 navi di linea investite alla bocca della Charente rimanevano da catturare. Avvicinarle era difficile per via della pescagione; sì che varie navi inglesi nel tentarlo incagliarono. A mezza notte del 12 le incendiarie entrarono una seconda volta in ballo, ma il vento essendo mutato, non si potè far niente di buono ed il 13 al mattino Cochrane fu dall'amiraglio Gambier richiamato al largo. Per questo ultimo comando di Gambier la tenzone ebbe termine. Non era facile decidere chi avesse superato l'avversario; perchè a distruggere 6 navi francesi s'eran consumate 2 navi-mine e 23 incendiarie. Cochrane accusò in parlamento lord Gambier d'ignavia, e Gambier chiese il giudizio d'un consiglio di guerra che gli si pronunciò favorevole e lusinghiero. Indi recriminazioni di lord Cochrane ed opuscoli e libelli ed insomma indisciplina. In quei giorni di primavera fu più avventurato dell'Allemand il capitano di vascello Jurien de la Gravière, il quale all'ancora alle Sables d'Olonne sostenne con 3 fregate durante *due ore* a tiro di pistola il fuoco di 3 vascelli, 2 fregate ed un brigantino inglesi comandanti dal contramiraglio Stopford che aveva preso parte, pochi giorni prima, all'incendio dell'isola d'Aix. Il comandante Jurien nelle memorie che il figlio ha pubblicato, sotto il nome di « *Souvenirs d'un Amiral* » adoprò il tiro in pieno scafo e la rapida carica che facevano parte della dottrina marittima britannica.

Trionfo sì lieve non poteva certamente consolare la Francia delle sconfitte patite; pure, concedeva barlume di speranza per l'avvenire. Gl'Inglesi non erano invincibili: lo dimostrò l'infelice impresa della

Schelda, messa su per impadronirsi d'Anversa e distruggere, togliendo a pretesto la guerra alla tirannide napoleonica, una città la cui prosperità antica poteva risorgere e minacciar quella di Londra. In sole opere di fortificazione Napoleone v'aveva profuso una sessantina di milioni di franchi. E sul cadere del maggio 1809 fu risoluto dal gabinetto di San Giacomo di ruinar la città. A Copenaga, come qui ad Anversa, non siamo più alle belle imprese del primo periodo della guerra, cioè ai grandi resultati ottenuti coi pochi mezzi; siamo invece alla sovrabbondanza di navi di guerra per impiegarvi molta gente e far promozioni vistose, e di navi mercantili noleggiate per procacciar guadagno agli amici. In codesti due concetti politici è chiuso il segreto della composizione dell'armata di sir Riccardo Strachan all'impresa di Walcheren.

Vascelli in pieno armamento	17	
Vascelli con la prima batteria ridotta a scuderie	20	
Vascelli rasi	5	
Fregate	23	
Corvette	32	
Bombarde	5	
Brigantini	23	
Cotri, scune ecc. ecc.	120	
TOTALE.	245	
Naviglio noleggiato	400	
Portata di esso	100,000	tonnellate
Fanteria da sbarco	36,000	uomini
Cavalleria	3,000	sciabole.

Tutta codesta roba riuscì ad impadronirsi di Flessinga, ad occupare l'isola di Walcheren; ma non potè nulla contro Anversa difesa da Bernadotte. I vascelli francesi dell'amiraglio Missiessy, che da Flessinga avevano risalita la Schelda sino ad Anversa, rimasero incolumi. Il campo di Walcheren percosso dalle febbri si popolò di malati; e nel settembre gl'Inglesi tornarono a casa poichè ebbero fatto saltare in aria l'arsenale di Flessinga.

Al ciclo delle vittorie inglesi di questo periodo storico appartengono il forzamento del passo dei Dardanelli e lo scontro di Lissa. Ragion vuole si parli d'entrambi. Nel 1807 l'Inghilterra, cognita di certe relazioni amichevoli intercedenti tra la Turchia e l'impero francese, temette che questa passasse assolutamente nel campo nemico ed esercitò una misura di rigore. Ciò che a Lazzaro Mocenigo ed a Morosini non fu concesso, lo poterono gl'Inglesi dell'amiraglio Tomaso Duckworth, con sir Sidney Smith a luogotenente, distaccati in levante da lord Collingwood comandante supremo in Mediterraneo. Avuta contezza che i castelli di Europa e d'Asia erano quasi sguarniti d'arti-

glieria, risalirono i Dardanelli e comparvero minacciosi nel Bosforo. Il generale Sebastiani, ambasciatore di Francia, istigò il Divano a resistere. Un tentativo di sbarco respinto incoraggiò i Turchi; ed il Duckworth si stimò avventurato di tornare addietro; qualche avaria negli scafi per via delle grosse palle di marmo lanciate dai castelli chiarirono che coll'ardimento non si può fare sempre a fidanza. Giunto a Gallipoli, Duckworth v'incontrò la squadra russa dell'amiraglio Siniavine che gli propose ritornare insieme su nel Bosforo. Duckworth ringraziò, ma non consentì. L'impresa di Duckworth fu condotta marinarescamente con rimarchevole sagacia; militarmente non vale la minima delle fazioni che un tempo Venezia aveva combattuto in quei mari, comecchè altro fosse combattere i Turchi contemporanei di Achmet Coproli, altro i Turchi del 1807.

La isoletta di Lissa in Adriatico, vedetta del gruppo cui appartengono Curzola, Lesina, Lagosta e Meleda, era luogo dove le navi da guerra ed i corsari inglesi facevano capo per disturbare il commercio dell'Adriatico. Napoleone bramò che la terra fosse munita all'uopo in guisa che, invece d'esser nido d'Inglesi, lo diventasse di Francesi.

Siccome la battaglia che toglie nome da Lissa è l'unica dove figuri una divisioncella della marina viceregale italiana mi vi adagierò più di quanto comportino numero e mole di navi che vi s'impegnarono.

Il 17 ottobre del 1810 salpò dal porto d'Ancona la divisione del Comandante Dubourdieu composta come segue:

Bandiera	Nome	Cannoni	Comandanti		
Francese	*Favorite*	40	Comandante	la divisione	Dubourdieu
			„	la nave	La Marre la Meillerie
„	*Uranie*	40	„	„	Margollé-Lanier
Italiana	*Corona*	40	„	„	Pasqualigo
„	*Bellona*	32	„	„	Duodo
„	*Carolina*	32	„	„	Rodriguez
„	*Jena*	16	„	„	Baratovich
„	*Mercurio*	16	„	„	Paulucci.

Conteneva in grembo un battaglione del 3° reggimento di linea. La divisione inglese del commodoro Hoste aveva lasciato l'isola di Lissa per far crociera.

Dubourdieu entrò dunque senza incontrare resistenza dentro Porto San Giorgio, amarinò 10 corsari armati di un centinaio di cannoni, le vele mercantili sequestrò; talune diede alle fiamme, talaltre serbò come prede. Al 26 dell'ottobre Dubourdieu era nuovamente in Ancona. Fu poi incaricato nel marzo del 1811 di trasferire a Lissa novella guarnigione capitanata dal colonnello Gifflenga che poscia tanto si segnalò nei primi rivolgimenti italiani pel conseguimento della indipen-

denza e della libertà. Alla sua divisione erasi aggiunta la fregata francese *Danaé*, ma in luogo del *Jena* si posero al seguito del Dubourdieu due scune, uno sciabecco ed una cannoniera. Governava in quei paraggi sempre il comandante Guglielmo Hoste educato alla scuola di Nelson. Obbedivangli le navi seguenti:

Active	da 38	cannoni	Comandante	J. Gordon
Amphion	„ 32	„	„	G. Hoste
Cerberus	„ 32	„	„	E. Whitby
Volage	„ 22	„	„	P. Hornby.

All'alba del 13 marzo Dubourdieu fu in vista di Lissa e della divisione di Hoste.

É costume dei vinti imitare i metodi dei vincitori. Dubourdieu segnalò alle sue navi si schierassero in due colonne d'assalto come Nelson e Collingwood a Trafagar. La colonna di sopravvento fu composta delle navi: *Favorite, Flore, Bellona* e *Mercurio;* a sinistra le correva parallela quella di sottovento, onde le unità erano; *Corona, Danaé, Carolina* e le minori navi. Alle 9 del mattino l'*Amphion*, le cui conserve navigavano bompresso su bome, aprì il fuoco contro la *Favorite* che non riuscendo ad interporsi tra l'*Active* e l'*Amphion,* chiamò i riparti d'arrembaggio sul castello di prora per invadere con esse il ponte nemico. Hoste con un'avventurata scarica a mitraglia d'un pezzo da 15 centimetri dove aveva fatto ricalcare 750 palle di moschetto, li percosse e decimò.

Caddero mortalmente feriti Dubourdieu e Lamarre la Meillerie; e quantunque Gifflenga, aiutato da un sottotenente di vascello superstite, cercasse passare con la *Favorite* a proravia dell'*Amphion* per tagliargli il cammino, la fregata colpita dall'*Active* nello scafo e nell'alberatura non tardò a scarocciare sugli scogli che orlano la costa di Lissa. Hoste segnalò di girare in poppa simultaneamente ed il *Volage* diventato capofila mosse ad incontrare la prima colonna già offesa e menomata della *Favorite* e poi la colonna di Pasqualigo. La tenzone si snodò nei duelli parziali della *Danaé* col *Volage,* della *Danaé* col *Cerberus,* della *Flore* con l'*Amphion,* dell'*Active* con la *Bellona* e la *Carolina.*

I Franco-Italiani ammainarono i colori nell'ordine seguente: la *Flore* alle 11 e mezza, la *Bellona* un quarto d'ora dopo insieme al *Mercurio.* La *Corona* intanto erasi allontanata con la *Danaé* e la *Carolina;* ma assalita dagli accorsi inglesi, e non aiutata dalle due conserve che si rifugiarono dentro San Giorgio, ammainò i colori alle 2 e mezza.

La vittoria costò 45 morti e 145 feriti. Morirono Dubourdieu e la Meillerie, come anche il tenente della *Favorite:* feriti quasi tutti

gli ufficiali Duodo voleva appiccar fuoco alle polveri; la ferita che lo stramazzò glielo impedì: morì qualche ora dopo la resa.

La *Corona*, già amarinata, s'incendiò al far della sera: fu spento il fuoco con qualche difficoltà. Se lo scontro di Lissa non si raccomanda per numero di navi merita pertanto attenzione, causa la ostinatezza che lo distingue e per le ricompense che piovvero ai vincitori; i comandanti furono gratificati di speciale medaglia ed i primi luogotenenti tutti promossi a comandanti.

Chiudo il racconto della battaglia col riportar il testo della relazione che ne scrisse Gifflenga, la quale differisce in parte dalla britannica. Il buon colonnello vedeva doppio! Il *vascello raso* del nemico era semplice fregata. Anche la morte del Dubourdieu è narrata in modo diverso: le critiche sulla condotta di lui non reggono all'esame. Il documento autentico è tratto dal *Moniteur* dell'11 aprile.

A. S. A. I. le vice-roi.

Lesina le 14 mars 1811.

Monseigneur,

« Conformément aux ordres de V. A. I, je me suis embarqué á Ancône, le 11 au soir, sur la frégate la *Favorite*. La division, aux ordres de M. le capitaine de vaisseau Dubourdieu, était composée de quatre frégates et de deux petites corvettes; en tout, six bâtimens, dont deux de la marine française et quatre de la marine italienne; elle appareilla, a sept heures du soir, avec une petite brise. Le 12, au coucher du soleil, nous apperçûmes la pointe *est* de Lissa. Je proposai au capitaine Dubourdieu de débarquer avec les 300 hommes que j'avais sur ses bâtimens, afin de prendre position à Lissa; il s'y refusa; la division resta toute la nuit à la vue de terre, pour se maintenir au vent. A la pointe du jour, nous apperçûmes la division anglaise, composée d'un vaisseau rasé et de trois frégates. Le commandant fit aussi faire le signal de branle-bas de combat. Comme la *Favorite* marchait mieux que les autres bâtimens, il mit en panne, le reste de la division étant à deux lieues; mais á 7 heures un quart il donna ordre d'engager le combat. Le capitaine de la Meillerie me dit alors: « Colonel, ne serait-il pas préférable d'attendre une heure pour nous rallier et nous mettre en ligne? » Je fis cette observation au commandant; mais il me répondit: « C'est la plus belle journée de notre vie; deux de ces bâtimens doivent nous appartenir; si nous tardons, il s'en iront. Nous avons sur l'ennemi l'avantage de deux corvettes, et nos équipages sont plus complets ». V. A. I. sait que je n'etais rien á bord, et d'ailleurs c'était la première fois que je me trouvais à un combat sur mer. Je ne pus que seconder

ce brave officier. Il serait impossible d'exprimer l'ardeur dont l'équipage de la *Favorite* était animé. A huit heures et quelques minutes, la frégate se trouvant à portée de deux bâtimens ennemis, reçut leur feu et y répondit des deux bords avec une indicible activité. Mais le vent qui était très-frais faiblit et tomba entièrement.

« Nous étions engagés depuis cinq quarts-d'heure, et aucun bâtiment de notre division ne nous avait rallié. À 9 heures un quart, le capitaine Dubourdieu me dit: « Voilà une belle journée; cependant je me suis trop pressé; encore un peu de courage, notre division va nous rallier ». À peine eût-il fini de parler, qu'il fut emporté par un boulet. À 9 heures un quart, la frégate la *Flore* entra en ligne; à dix heures et demie la *Couronne*, et une demi-heure après la *Danaé*. Ce simple exposé fait connaître à V. A. I. combien nos manœuvres ont été imprudentes. Le capitaine de la frégate et le lieutenant ayant été tués, je me trouvai, selon les usages de la guerre, avoir le commandement: l'enseigne Villeneuve commandait les manœuvres. Vers 10 heures et demie, les mâts de la *Favorite* ayant cédé, l'enseigne Villeneuve m'annonça qu'il ne pouvait plus gouverner.

« Nous touchâmes en même temps sur les récifs de l'île de Lissa; j'ordonnai le débarquement; je m'emparai de plusieurs bâtimens, j'y mis mes matelots et je fis sauter la frégate.

« La *Couronne* ayant été dégréée de tous ses mâts, après la defense la plus opiniâtre, fut obligée d'amener à 4 heures et demie. La *Danaé*, la *Flore* et une corvette entrèrent à Lesina dans la nuit. Les Anglais sont entrés dans le port de Saint-Georges dans le plus mauvais état, et après avoir mis le feu à la frégate la *Couronne* et à une des leurs frégates; le vaisseau rasé, démâté de tous ses mâts, était échoué sur les rochers de l'île. Il doit s'être perdu.

« Le résultat de ce combat est pour nous la perte de deux frégates qui ont péri, et pour les Anglais la perte d'une frégate et d'un vaisseau rasé. Il est hors de doute que si le capitaine Dubourdieu avait voulu attendre et rallier sa division, cette journée aurait été heureuse pour la marine italienne. L'ardeur indomptable de cet officier a rendu douteuse une victoire presque certaine.

« La gloire acquisé par la marine italienne en luttant á force égale, malgré les mauvaises manœuvres du commandant, contre la marine anglaise, n'échappera point à S. M.

« Elle a dit qu'elle ne distinguait plus les régiments italiens des régiments français. La marine italienne vient de mériter le même éloge; et ce doit être pour l'Angleterre un sujet d'inquiétude que de voir les marins de l'Adriatique rivaliser de courage avec les meilleurs marins français.

« La division appareillera demain de Lesina pour Raguse, à fin de se réparer.

« L'opinion de tous les marins est que si le capitaine Dubourdieu avait bien rallié sa division, nous prenions deux bâtimens anglais, quoique l'ennemi eût deux vaisseaux rasés; mais indépendamment des deux corvettes que nous avions de plus et qui compensaient l'avantage des vaisseaux rasés, nos frégates avaient 80 hommes en plus, ce qui leur permettaient de tirer des deux bords. La précipitation du capitaine Dubourdieu a tout perdu.

« V. A. I. croira sans doute devoir solliciter des graces de S. M. pour les marins qui, dans cette journée où la victoire a été douteuse, ont montré un courage si intrépide, et d'autant plus remarquable que c'est le premier combat qu'ait eu la marine italienne.

« Je ne crains pas d'affirmer, et les officiers français l'attesteront au ministre de la marine, que les équipages italiens ont montré une singulière intrépidité. Quelques fautes qu'ait faites le capitaine Dubourdieu, sa perte est vivement regrettée. On ne pouvait être ni plus courageux officier, ni plus habile marin. Mais la vue de l'ennemi l'avait mis hors de lui-même.

« La perte des Anglais a été énorme. La moitié de leurs officiers et une partie de leurs équipages ont été tués.

« Il ne me reste plus qu'à faire connaître à V. A I. le bon esprit qui anime les habitans de la côte de Dalmatie. Les bâtimens de toutes les îles sont accourus pour nous porter secours, et les gardes nationales sont venues de tous côtés pour nous offrir leurs services ».

« Je suis avec un profond respect, Monsieur, »

De Votre Altesse Impériale,
Le très-humble et très-obeissant serviteur,
Le colonel aide-de-camp,
ALEXANDRE GIFFLENGA.

VIII. — La strategia dell' Inghilterra riguardo alla conquista delle colonie delle potenze continentali, fu la seguente: mandare al di là dei mari divisioni staccate che allo scoppio delle ostilità s'impadronissero successivamente delle terre agognate, mentre per mezzo della *grande guerra* nei mari d'Europa si togliesse al nemico il modo di soccorrerle. Codeste imprese non forniscono insegnamenti tattici di sorta, ma si raccomandano per episodi di straordinaria virtù marina e militare; i quali con qualche diffusione lumeggerò interpolandoli nella cronistoria.

Nell'anno 1793, correndo il maggio, il vice amiraglio sir Riccardo King comandante la stazione di Terra Nova, coll'aiuto di 400 soldati

del brigadiere Ogilvie s'impadronì delle isole di S. Pierre e Miquelon, ruinando così la industria francese della pesca del merluzzo. Quasi contemporaneamente il vice amiraglio sir Giovanni Laforey dalla stazione di Barbada mosse alla conquista di Tabago, cui tenne dietro quella della Martinica. Nelle Indie orientali col concorso del contrammiraglio Guglielmo Cornwallis gl'Inglesi s'impadronirono di Pondichery, Chandernagor, Karikal e Mahé.

L'anno seguente 1794, sotto i colpi del vice amiraglio sir Giovanni Jervis e del generale da sbarco sir Carlo Grey, la Martinica fu completamente soggiogata; sorte compagna ebbero Santa Lucia, la Guadalupa, le Saintes, Maria Galante e la Desirada.

Nel 1795 caddero in mani britanniche le possessioni batave di Ceylan ed il Capo di Buona Speranza.

Nel 1796 furono carpite ai francesi San Vincenzo e la Granada: e venne ripresa Santa Lucia. Sir Giorgio Keith Elphinstone, che l'anno innanzi aveva conquistato la colonia del Capo, la difese contro un ritorno offensivo degli Olandesi, la cui squadra di 9 vele di linea capitanata dal contramiraglio Engelberto Lucas fu ridotta a capitolare in Simon's Bay. Banda, Amboina e le adiacenti minori isole dell'Insulindia furono ancor esse avulse dall'impero coloniale batavo.

La guerra rottasi anche con Spagna fornì eccellente opportunità d'assalirne le colonie. E l'anno 1797 Orazio Nelson tentò senza conseguirla la conquista di Santa Cruz di Teneriffa, ricalcando le orme di Blake. Correva voce che il *Principe de Asturias*, galeone proveniente da Manilla, si fosse rifugiato dentro Santa Cruz. Jervis distaccò la divisione di Orazio Nelson a catturar il galeone e conquistare la città. Ecco la composizione delle forze.

Theseus	cannoni	74	Contramiraglio	Nelson
			Comandante	R. W. Miller
Culloden.	„	74	„	T. Troubridge
Zealous	„	74	„	S. Hood
Seahorse.	„	36	„	T. Freemantle
Emerald.	„	36	„	J. Waller
Terpsichore	„	32	„	R. Bowen
Fox	„	10	„	G. Gibson
una bombarda.				

Partitasi la divisione dal largo di Cadice il 15 luglio, fu in vista di Santa Cruz al mattino del 22. Nelson aveva disposto che Troubridge capitanasse lo sbarco di 1050 uomini, chè tanti ne fornivano i distaccamenti riuniti di ogni nave. Le compagnie da sbarco erano singolarmente capitanate dai comandanti delle varie navi, rimanendo queste in balìa degli ufficiali in secondo. Una prima prova di conquista delle

alture coronanti la città andò a vuoto notte tempo il 22; e giunto il 24 a Nelson un valido rinforzo nel vascello *Leander* comandato da Tomaso Boulden Thompson, il focoso amiraglio giudicò poter tentare la scalata di un forte che giaceva a grecale della baia e la conquista della città insieme. Eccolo dunque alle 5 ore pomeridiane del 24 ancorare le vele di linea a 6 miglia fuori del forte; le fregate molto più dappresso: ed alle 11 la colonna d'assalto pigliar posto sul *Fox* e nel barchereccio della squadra. Nelson, sempre primo al lavoro ed al pericolo, s'imbarcò in una lancia. La notte era buia e tempestosa; tenersi in ordine serrato non fu agevole al barchereccio; ed al tocco e mezzo del mattino quando l'avanguardia guidata da Nelson in persona fu dentro tiro del molo che chiude il porto, gli Spagnuoli aprirono fuoco vivo e micidiale di cannoni e di fucilerìa. Il *Fox* colò subito a picco. E Nelson accingevasi a sbarcar sul molo quando una palla gli troncò il braccio destro. Quantunque privi del loro capitano, i suoi uomini presero terra, inchiodarono i cannoni del molo; furono mietuti dalle fucilate. Bowen, che aveva assunto il comando, cadde esanime al suolo e con esso gran parte de' suoi uomini. Troubridge col suo riparto aveva tirato per una batteria sottostante al forte principale; provò difficoltà a mettere in terra la sua gente a cagione del mare levatosi; pure vi riuscì; e si affrettò a penetrare in città, dirigendosi sulla *plaza mayor;* colà secondo il convenuto doveva incontrar Nelson con i suoi. Ma questi erano morti o feriti ed egli a bordo al *Theseus* nelle mani del chirurgo. Troubridge aveva or seco 340 uomini; le scale per soverchiare il forte il grosso mare gliele aveva tolte. Non smarrì mica l'animo. Oh! no; tutt'altro.

Profittando delle ultime tenebre notturne mandò Hood ad intimare al governatore di non far il minimo movimento offensivo sotto pena d'incendio della città: domandava libero ritorno a bordo e prometteva che la divisione *non avrebbe molestata indinnanzi la piazza.* Il governatore Giovanni Antonio Gutierre accettò le proposte di Troubridge, raccolse nell'ospedale i numerosi feriti inglesi, ai superstiti diè biscotto e vino e fornì lance per il ritorno, postochè il barchereccio della squadra era naufragato in gran parte. Così terminò la battaglia di Teneriffa dove morirono 141 (dei quali un comandante) e 105 furono i feriti di parte inglese. Ammiri il lettore la franchezza con cui Troubridge tolse per sè la responsabilità del negoziare la tregua col governatore e la scaltrezza che dimostrò nel condurre a termine la bisogna.

Nell'Indie occidentali il contramiraglio Giovanni Harvey ed il generale Ralph Abercromby furono più avventurati; conquistarono Trinidad sugli Spagnuoli; ridussero il contramiraglio spagnuolo Sebastiano de Apodaca ad incendiare i vascelli *San Vicente* da 80, *Ar-*

rogante da 74, *Gallardo* e *San Damaso* di pari forza e la fregata *Santa Cecilia;* navi i cui equipaggi erano numericamente insufficienti. Porto Rico fu tentata, ma senza favorevole resultato.

L'anno 1798 è notevole per una impresa audacissima onde l'arcipelago delle Filippine fu teatro e che palesa la speciale libertà d'azione onde i capitani inglesi godevano, e nella quale senza dubbio si deve ricercare uno tra i coefficienti della vittoria. Il 13 gennaio le fregate:

Sibylle	38 cannoni	Comandante	E. Cooke
Fox	32 „	„	P. Malcolm

entrarono nella baia di Manilla sotto colori francesi. La dimane ancorarono presso la città. Le autorità militari e civili, recatesi successivamente a bordo delle finte fregate francesi, vennero deluse con cortesie d'ogni marina e trattenute a bordo, intanto che i marinari delle lance che le avevano trasferite erano spogliati della divisa, e questa indossata da altrettanti inglesi. Così mascherati, costoro penetrarono in darsena e s'impadronirono all'arma bianca di 7 cannoniere. Prosciolsero allora i prigionieri, portàrono seco via le 3 cannoniere migliori ed ogni sorta di ben di Dio.

L'anno 1801 il contramiraglio sir Tomaso Duckworth carpì agli Svedesi San Martino, ai Danesi San Tomaso, San Giovanni e San Bartolomeo, Sant'Eustachio e San Saba, tutte isole nel mar delle Antille. Nella Insulindia navi e schiere della *John company* rapirono Ternate agli Olandesi. La pace di Amiens rese ai padroni antichi molti possessi coloniali; l'ho accennato a suo luogo. Ma riaccesasi la guerra, gl'Inglesi ripeterono il giuoco, incontrando però qualche maggior difficoltà, stante la presenza nelle acque coloniali di più numerose ed ordinate forze avversarie. Il commodoro Samuele Hood, l'accorto compagno di Troubridge a Santa Cruz, comandava nel 1803 la stazione delle Antille; conquistò Santa Lucia, Tabago, e le colonie olandesi di Guiana. Nell'Oceano Indiano il contramiraglio francese Linois conseguì qualche parziale vantaggio sul nemico.

Il nome di Samuele Hood è legato indissolubilmente al famoso *Diamond Rock,* onde è opportuno dir qualche parola. Giace a tre quarti di miglia dall'estremità di libeccio della Martinica uno scoglio alto sul mare 200 metri: in circonferenza misura pressochè un miglio: può considerarsi quasi inaccessibile, perchè solo da ponente vi si può attraccare quando il mare sia calmo. Hood nei primi del 1804 se ne impadronì e vi montò alcuni cannoni del suo *Centaur,* domando quelle difficoltà che soccombono esclusivamente alla destrezza ed alla tenacità dei marinari. Lo scoglio fu da Hood battezzato *la corvetta di S. M. Diamond Rock,* equipaggiato di 120 uomini col respettivo stato mag-

giore e divenne una Gibilterra dell'Antille, d'onde col barchereccio il capitano della corvetta catturava navi mercantili che veleggiassero per la Martinica; quattro mesi di viveri e d'acqua formarono la dotazione del Diamond Rock. Durante la spedizione di Villeneuve alle Antille il comandante Cosmao Kerjulien (il famoso *va de bon cœur* tanto popolare tra i marinari francesi) fu distaccato col *Pluton* e col *Berwick*, ambo da 74, e colla fregata *Syrène* per espugnare il Diamond. Vi riuscì sacrificando una settantina d'uomini.

Al ciclo delle imprese contro le colonie appartiene l'assalto a Buenos-Ayres dato dal commodoro sir Home Popham, uno dei rari *tarpaulins* di questo periodo marittimo-storico. Nel corso dell'anno 1805 egli aveva capitanato una squadra di 4 vascelli e 2 fregate ed un convoglio carico di 5 mila uomini da sbarco del generale Baird che conquistò sugli Olandesi la colonia del Capo di Buona Speranza. Ultimate le faccende colà, Popham ripose fede in un capitano mercantile americano che gli riferì come in Montevideo e Buenos-Ayres si mulinasse novità contro il governo della metropoli, e come gl'Inglesi vi sarebbero accolti a braccia aperte. Popham, senza chieder ordini all'amiragliato, salpò intorno al 15 aprile del 1806 dalla baia della Tavola con 4 vascelli ed una corvetta e seguìto da 5 onerarie dove presero imbarco il generale Beresford ed un migliaio d'uomini: rinfrescò all'isola di Sant'Elena, pigliò ivi un supplemento di schiere ed alla fine del maggio ancorò all'isola Flores nella *Sonda* di Montevideo, d'onde mosse all'assalto di Buenos-Ayres col grosso delle forze, mentre con 2 navi bloccava Montevideo e Maldonado. Niuna precauzione era stata presa contro qualsivoglia nemico; e lo sbarco inatteso dei 1600 uomini di Beresford ebbe luogo a 12 miglia da Buenos-Ayres presso la punta Quelmey la notte del 25. La dimane, sconfitti 2 mila uomini di milizia raccogliticcia, Beresford fiancheggiato dalle navi mandò a notificar alla città la resa; ottenutala, occupò la piazza. Il conte di Liniers, francese di nazione e che era passato al servigio di Spagna in qualità di colonnello, a guisa del romano Furio Camillo radunò in Montevideo un migliaio d'uomini e nella notte del 4 d'agosto sbarcò a Concha in ammonte di Buenos-Ayres. Il popolo si sollevò, Beresford dopo lungo ed acerbo combattimento e perdita di 200 uomini, si arrese. Popham veleggiò per Montevideo dove lo scarso fondale gl'impedì di far buone ed efficaci cose; andò allora a Maldonado che occupò; ma all'amiragliato dispiacque la condotta di lui; e l'impresa del Plata si conchiuse col verdetto d'un consiglio di guerra sfavorevole al Popham.

Egli fu perciò sostituito dal contramiraglio Stirling che nel gennaio 1807 assediò con mediocre resultato Montevideo quantunque lo raggiungessero 5 mila uomini dell'esercito capitanati dal generale Crawfurd.

Anche Sterling fu richiamato. Giorgio Murray lo rilevò e per lui una nuova prova fu tentata nel giugno contro Buenos-Ayres. Ma Liniers vegliava; lasciò gl'Inglesi sbarcassero e li sconfisse completamente; la malaugurata impresa costò all'Inghilterra 2500 uomini tra morti, feriti e prigionieri. Il generale Whitelocke succeduto a Crawfurd sottoscrisse i termini della capitolazione: e le colonie del Plata furono lasciate in pace indinnanzi.

Sir Samuele Hood occupò nel 1807 Madera per conservarla al Portogallo invaso dai Francesi: nell'anno istesso il vice amiraglio sir Edoardo Pellew s'impadronì di molti luoghi dell'Insulindia batava.

Finalmente la Martinica, rimasta sinora immune dalla conquista britannica, cadde sotto i colpi della squadra di sir Alessandro Cochrane e del generale Beckwith che aveva seco 10 mila uomini. Governava l'isola, i suoi 2500 uomini di guarnigione, altrettanti di locale milizia, una fregata, una corvetta ed un brigantino il vice amiraglio Villaret Joyeuse. Investita la piazza da forze preponderanti sullo scorcio di gennaio del 1809, Villaret si arrese in Port Royal il 24 febbraio e l'anno seguente il generale Ernouf fece altrettanto alla Guadalupa. Omai l'unica importante colonia rimasta ai Francesi era l'*Isola di Francia* o Maurizio.

Il lettore si ricorda dell'amiraglio Linois spedito col generale Decaen nell'Oceano Indiano poco prima si rompesse la guerra l'anno 1803. Decaen erasi recato a Maurizio in qualità di governatore, Linois aveva lasciato la *Sémillante* nel golfo del Bengala; e col *Marengo* e le *Belle-Poule* tornava in patria nel 1806 quando fu vinto dalla divisione di sir Borlase Warren. Ma sgattaiolando attraverso le crociere inglesi raggiunsero tra il 1808 ed il 1809 Port-Louis di Maurizio (che aveva mutato nome in Port Napoléon) le fregate:

Vénus	Capo divisione	J. F. Hamelin
Astrée.	Comandante	R. Lemarant
Bellone	„	V. G. Duperré
Manche	„	F. Breton

La *Bellone* trasse seco in breve la *Minerva* da 44 ed il *Victor* da 18, navi inglesi catturate.

A metà del marzo del 1810 Duperré con la *Bellone*, la *Minerva* ond'era capitano il Bouvet, ed il *Victor* uscì in crociera nel golfo del Bengala e catturate 4 vele nemiche (delle quali 2 serbò seco) tornavasene il 20 agosto verso Port- Napoléon ignorando che questo era stato bloccato da una divisione delle fregate *Sirius*, *Iphigenia*, *Magicienne*, *Boadicea* e *Néréide:* che dessa erasi impadronita dell'isola Borbone e or veleggiava per ripristinare il blocco. Duperrè dunque, nulla sapendo dei casi, stimando il Grand-Port (che è situato della parte di levante di Mau-

rizio) luogo assolutamente sicuro, vi si diresse. Fronteggia il Grand-Port l'isola de la Passe che gl'Inglesi avevano occupata qualche giorno innanzi e dove per strattagemma tenevano alzati i colori francesi i quali sventolavano altresì a bordo alla *Néréide* ancorata tra l'isola ed il Grand-Port. Non appena il *Victor*, la *Bellone* con le due prede e la *Minerva* furono inoltrate, la bandiera inglese fu alzata sul forte dell'isola de la Passe e sulla *Néréide*. Il rombo delle cannonate chiamò sul luogo le fregate *Sirius*, *Iphigenia* e *Magicienne* ed il 23 alle quattro del mattino fu iniziato l'ostinato combattimento che terminò colla resa della *Néréide* e dell'*Iphigenia* e collo scoppio del *Sirius* e delle *Magicienne* incendiate dai loro comandanti. Nocque al *Sirius* ed alla *Magicienne* l'investir contro un banco di corallo nell'entrar nel porto; nocque alla *Iphigenia* ed alla *Néréide* l'arrivo di Hamelin coll'*Astrée*, la *Manche*, la *Vénus* e l'*Entreprenant* alla sera del 23. Insieme alle 2 fregate inglesi si arrese anche il forte dell'isola de la Passe.

Ma tosto il fato dell'isola Maurizio maturò: nel novembre il vice amiraglio Bertie ed il generale Abercromby duce di 10 mila uomini cinsero l'isola d'assedio regolare. Caddero nelle mani del vincitore anche le fregate vittoriose al Grand Port!

La conquista di Giava, la riduzione delle piazze del Mediterraneo obbedienti a Napoleone come Genova e Spezia, del lido dalmato, del l'istriano e del friulano segnano la culminazione massima della potenza navale britannica e riempiono la pura cronaca dal 1810 al 1814.

IX. — Pure mentre tutto arrideva all'Inghilterra sul mare, che or dominava sovrana, sorgevale al di là dell'Atlantico una marina rivale. Rado la talassocrazia va scompagnata dall'alterigia e dalla prepotenza; e tra le bandiere neutrali, state assai frequentemente manomesse dagl'incrociatori inglesi, era quella degli Stati Uniti. Colà una umile marina dal 1797 al 1800 erasi provata contro la francese in duelli tra navi; non in altro; pure bastarono a chiarire negli Americani rimarchevole superiorità sì nella manovra che nel tiro. La scarsa squadra era di fregate più potenti che le europee, tanto per la membratura quanto per l'armamento. Gli Stati Uniti si rappacificarono colla Francia nel febbraio del 1801. Nel 1803 ebbero a lagnarsi del bey di Tripoli. Il commodoro Preble fu incaricato di riprendere la fregata *Philadelphia*, della quale i Tripolini s'erano impadroniti dopo che essa avea dato in secco. Il luogotenente Decatur, imbarcati 74 marinari sopra un cotre, entrò notte tempo nel porto di Tripoli, vi sorprese gli uomini mentre dormivano ed appiccò fuoco alla fregata. Qualche tempo dopo Preble, fattosi imprestare 6 barche cannoniere dal reame di Napoli, le armò di marinari americani, assalì sotto il fuoco dei castelli di Tripoli la squadretta del bey e gli tolse all'arrembaggio 3 navi. Codesti scontri

riusciti vittoriosi agguerrirono gli ufficiali di Preble, i quali, nel 1812, condussero a frequenti vittorie sugl'Inglesi i robusti marinari della repubblica cui una ben intesa neutralità aveva fatto salire il naviglio mercantile a circa 700 mila tonnellate sulle quali 100 mila marinari trovarono lavoro e laute paghe. Il Congresso aveva mire pacifiche e perciò votava scarsi fondi per il naviglio militare di cui gli equipaggi in complesso appena raggiungevano i 1500 uomini. Amiragli non ve n'erano ed il più anziano tra i capitani pigliava titolo di commodoro e funzioni di capo supremo. Ora accadde che il 22 giugno del 1807 il vascello inglese *Leopard* obbligò in piena pace la fregata americana da 38 cannoni *Chesapeake* a consegnargli alcuni disertori inglesi i quali avevan preso servigio su codesta fregata. Per qualche anno, ad evitare inconvenienti d'ugual natura, le navi di guerra degli Stati Uniti si astennero dal veleggiare lungi dalla propria costa. Gl'Inglesi da parte loro cessarono dal ricercare i disertori sulle navi degli Stati Uniti. Ma ecco che ne' primi del maggio del 1811 si ebbe contezza che il comandante della fregata britannica *Guerrière* aveva, a mano armata, presso a Nuova York, carpito ad un brigantino mercantile americano un marinaro. Il commodoro Rodgers sul *President* da 44 cannoni, veleggiando tra Annapolis e Nuova York, la notte sopra il 17 maggio incontrò una nave da guerra cui diresse a voce alcune domande. Questa, invece di rispondervi, ripetè le stesse domande. Rodgers diè la parola al cannone ed al mattino riconobbe in quello strano nemico la corvetta *Little Belt,* che il tiro aveva ruinata negli attrezzi e stremata di gente. Gl'Inglesi, impazienti di rivincita, diventarono indinnanzi cotanto esigenti nella ricerca dei disertori che il Congresso il 18 del giugno 1812 dichiarò aperta la guerra. La Gran Brettagna teneva allora in armamento più di 700 navi sparse in tutti i mari. Gli Stati Uniti rassegnavano in tutto 11 fregate, 8 incrociatori e circa 60 cannoniere. Come giustamente dice l'amiraglio Edmondo Jurien de la Gravière, la guerra anglo-americana del 1812 fecondò negli Stati Uniti i germi di una vigorosissima potenza navale. I numerosi duelli tra inglesi ed americane chiarirono il mutuo valore dei combattenti, ma anche la superiorità d'armamento degli Americani. Erano dunque declinati gli Inglesi? No; pure, soverchio numero di giovani di ricca famiglia or si compiaceva di andare per mare. Codesti signori avevano introdotto sull'armata una pulizia esagerata. Certo che tenere le navi sudice a guisa del *Barfleur,* vascello amiraglio di lord Keith nel 1797 di cui parla lord Cochrane e che era soprannominata il *fetido vascello scozzese,* era male; ma il sacrificare gli esercizi alla pulizia e consumare il vigore della gente nella forbitura dei metalli e nella lavanda dei ponti era non meno grave errore. Nocque agl'Inglesi la consuetudine del vincere. L'amiragliato,

che ormai non temeva più l'invasione francese, chiuse un occhio non solo alle malversazioni, ma altresì dimise le cure elementari che un governo deve prestare ai militi che ognora rischiano vita e salute. I furti che le corti delle prede praticavano a danno dei marinari allontanarono dal servigio i veterani; e nel 1812 le navi inglesi non ebbero più gli equipaggi di maravigliosa robustezza che, capitanati dai compagni di Nelson, avevano domato il valore francese. Li ebbero per contro superiori a qualunque elogio le fregate e corvette americane; e così spieghansi i duelli tra navi che agl'Inglesi riuscirono per la maggior parte sfavorevoli. La famosa fuga della *Constitution* capitanata da Hull che col bagnar le vele, col farsi rimorchiare dal barchereccio e col tonneggiarsi su ancore galleggianti, pur combattendo coi suoi cannoni di ritirata, riuscì a sfuggire alle 7 vele del commodoro inglese Broke che la inseguirono *durante tre giorni,* offre un'altra prova del fatto che emerge dallo studio della guerra dal 1812 al 1815, nella quale gli Americani sopravanzarono i loro potenti avversari per migliore scelta di ufficiali, di sott'ufficiali e d'equipaggio. Hull, Decatur, Stewart, Lawrence, Porter furono i chiarissimi capitani americani degni di stare a paro coi migliori compagni di Nelson.

E ben si comprende come il comandante Brenton nella sua *Naval History of Great Britain* esclami: « la marina inglese depressa da ripetute umiliazioni aveva in qualche misura perduto il suo spirito: ed il dispetto manifestato nelle gazzette dell'impero alimentò lo scontento ed il disgusto nel cuore dei nostri marinari ». E questo dispetto la nazione britannica tanto maggiormente lo provò quanto più i suoi giornali, capitanati dal *Times*, avevano allo scoppio delle ostilità chiamato « spregevole marina » l'americana. La indignazione pubblica non risparmiò nè gli amiragli nè i comandanti delle squadre che lasciarono la spregevole marina catturare 1719 vele mercantili britanniche!

Degli scontri tra nave e nave ecco la succinta statistica.

Fregata americana *Constitution*
Fregata inglese *Guerrière* } 19 luglio 1812
Vincitrice la *Constitution.*

Corvetta americana *Wasp*
Brigantino inglese *Frolic* } 18 ottobre 1812
Vincitrice la *Wasp.*

Fregata americana *United States*
Fregata inglese *Macedonian* } 25 ottobre 1812
Vincitrice *United States.*

Fregata americana *Constitution*
Fregata inglese *Java* } 29 dicembre 1812
Vincitrice *Constitution.*

Corvetta americana *Hornet* Brigantino inglese *Peacock* Vincitrice *Hornet*.	24 febbraio 1813
Fregata americana *Chesepeake* Fregata inglese *Shannon* Vincitrice *Shannon*.	1 giugno 1813
Brigantino americano *Argus* Brigantino inglese *Pelican* Vincitore *Pelican*.	14 agosto 1813
Brigantino americano *Enterprise* Brigantino inglese *Boxer* Vincitore *Enterprise*.	5 settembre 1813
Freg. am. *Essex* ed *Essex junior* Freg. ingl. *Phoebe* e corv. *Cherub* Vincitrici *Phoebe* e *Cherub*.	15 gennaio 1814
Corvetta americana *Peacock* Brigantino inglese *Epervier* Vincitrice *Peacock*.	29 aprile 1814
Corvetta americana *Wasp* Brigantino inglese *Reindeer* Vincitrice *Wasp*.	28 giugno 1814
Corvetta americana *Wasp* Brigantino inglese *Avon* Vincitrice *Wasp*.	1 settembre 1814
Fregata americana *President* Freg. inglesi *Endymion* e *Pomona* Vincitrice *Endymion*.	15 gennaio 1815
Fregata americana *Constitution* Corvette inglesi *Cyane* e *Levant* Vincitrice *Constitution*.	29 febbraio 1815
Corvetta americana *Hornet* Brigantino inglese *Penguin* Vincitrice *Hornet*.	23 marzo 1815

Codesti duelli sono manifestazione episodica di qualità nautiche e militari. Nè sull'Oceano gli Americani potevano, stante la sproporzione numerica, accingersi a guerra di squadra. La praticarono sui laghi Erie, Ontario e Champlain in modo lodevolissimo.

I capitoli della pregevolissima opera di Fenimore Cooper intitolata *History of the navy of the United States* che dal XXIII corrono sino al XXX narrano le vicende di quella parte importantissima della guerra tra l'autunno del 1812 ed il 1815. Il commodoro Isacco Chauncey ebbe dal Congresso la direzione della campagna sui grandi laghi, meno sul Champlain dove la esercitò Mac Donough.

Isacco Chauncey stabilì addì 6 ottobre 1812 il suo arsenale a

Sackett's Harbour sull'Ontario; mentre quello del commodoro inglese Giacomo Lucas Yeo era a Kingston. Ambedue armarono in guerra navi mercantili e ne costruirono di militari. Altrettanto fecero Perry sull'Erie dal lato americano e Barclay suo avversario, Mac Donough sul Champlain ed il generale inglese Provost che affidò al comandante Pring il governo delle navi.

La parità delle forze, il valore pressochè uguale della gente di bordo, lo spazio circoscritto e l'appoggio che le squadre lacustri prestarono agli eserciti campeggianti conferirono alle campagne del 1812, 1813, 1814 e 1815 sull'Ontario, sull'Erie e sul Champlain il carattere di lotta vivacissima.

Sul principio il naviglio era d'ambo le parti meschino, ma poi ingrossò sì che alla battaglia di Plattsburg sul Champlain, la divisione di Mac Donough componevasi così:

Eagle	di 20 cannoni	150 uomini
Saratoga	„ 26 „	220 „
Ticonderoga	„ 17 „	110 „
Preble	„ 7 „	30 „

più 10 cannoniere a remi; in totale 14 navi con 86 cannoni e 850 uomini. Ancor più vistose furono le forze sull'Ontario, la cui composizione è degna di qualunque mare: eccola:

Superior	62 cannoni
Mohawk.	42 „
Pike	28 „
Madison	24 „
Jefferson	22 „
Jones.	22 „
Sylph.	14 „
Oneida	16 „
Lady of the Lake	— „

Sir Giacomo Lucas Yeo batteva la sua insegna di commodoro sul *Prince Regent* di 58 cannoni e di 500 uomini; lo seguivano altre 6 tra fregate e corvette.

In quanto riguarda servizio interno, esercizî militari, esercizî di vele, tutte le pratiche insomma di squadra, le divisioni lacustri non ebbero nulla da invidiare alle oceaniche. Le nobilissime tradizioni della marina americana hanno dunque germogliato con altrettanto vigore sul mare e sui laghi settentrionali.

Cessò alfine la bufera che aveva tormentato il mondo tra il 1793 ed il 1815. Nel prossimo capitolo dirò della pace, del nuovo assetto delle colonie, e delle nuove condizioni marittime cui la grandezza dell'impero britannico diè luogo.

CAPITOLO XXXI.

I. Sguardo retrospettivo sulla guerra del 1808 al 1814. — II. Cenni biografici intorno agli amiragli inglesi, francesi e spagnuoli che vi si segnalarono. — Il corsaro Surcouf. — Opinione di Napoleone intorno ai casi navali ed agli uomini. — Il romanzo marittimo. — III. Le marine risorgenti. — IV. Guerre d'indipendenza delle colonie spagnuole d'America e del Brasile. — V. Guerra d'indipendenza della Grecia.

I. — Dalla tenzone aspra e forte Inghilterra uscì gravata da un debito pubblico gigantesco accumulato in ventidue anni. *I ventun miliardi* del debito consolidato valevano essi gli acquisti territoriali che il trattato di Parigi consacrò? È lecito dubitarne. Maurizio, Santa Lucia e Tabago tolte alla Francia, Malta e le isole Ionie serbate in Mediterraneo, Heligoland nel mar di Germania, il Capo di Buona Speranza carpito all'Olanda non avevano nel 1815 il valor positivo che hanno acquistato di poi. Nè la distruzione e la cattura dei navigli francese, spagnuolo, danese ed olandese tra il 1803 ed il 1814 corrispondevano alla spesa sborsata. Inghilterra aveva carpito o distrutto ai suoi avversari *71 vascelli e 179 fregate.* Aveva perduto per cattura, naufragio od incendio 13 vascelli e 304 scafi tra fregate, corvette e navi minori. Manteneva in paga e competenza d'attività:

Amiragli	67
Vice amiragli	68
Contramiragli	75
Capitani di vascello	851
Capitani di fregata	812
Luogotenenti	4,064
Masters (Piloti)	693
Marinari	70,000
Fanteria marina	20,000

con un bilancio navale che nell'anno 1815 raggiunse 475 milioni di franchi.

La spesa di manutenzione dei prigionieri salì in codesto ultimo anno a 10 milioni, quella del nolo dei trasporti militari a 75. In totale l'impero britannico contò 776 scafi della portata di 724,810 tonnellate di cui la metà in vascelli di linea già costruiti o sul cantiere: questi furono nientemeno che 193.

Francia non era stata inoperosa.

L'amiraglio Décrès, esaltato da Napoleone a dignità ducale, aveva tra il 1807 ed il 1814 mirato a ripristinar l'edificio marittimo della

nazione. Lorient e Cherbourg sono gli arsenali che per opera napoleonica si completarono. La coscrizione, necessaria all'imperatore per il reclutamento dei numerosi eserciti, si estese lungo le coste e dentro i fiumi e gli estratti a sorte andarono a formar gli *equipaggi d'alto bordo*. A Brest si fondò una scuola navale. Moltissime navi sorsero su i cantieri; e nell'insieme l'armata rinvigorì. Come mai dunque la storia non ne registra l'opera? Perchè Napoleone, il cui pensiero era volto a campeggiamenti nell'Europa centrale ed a conquiste eccentriche, non aveva più oltre bisogno di squadre. Astretto dalla prepotente necessità di far soldati, portò seco in Russia i marinari dell'armata e tenne in disarmo le navi. Pure queste erano numerose; e le ferite del naviglio le aveva rimarginate il Décrès; eccone lo specchio tolto dalle carte dell'Hardenberg coordinate dal D'Allonville e che mi dichiara la forza tenuta in serbo negli arsenali.

A Tolone	5	vascelli di	120	cannoni
"	4	"	80	"
"	15	"	74	"
A Anversa	17	"	74	"
Brest e Cherbourg	2	"	120	"
"	1	"	80	"
"	19	"	74	"
A Rochefort	1	"	120	"
"	2	"	74	"
A Genova	1	"	74	"
A Cadice	7	"	74	"
A Lorient	9	"	74	"
TOTALE.	83			

Le fregate erano 65; ed oltremisura numerose le navi minori. A pace conclusa, Inghilterra limitò a 31 vascelli e 12 fregate il naviglio della rivale. Il resto fu spartito; l'amiragliato ne tolse la miglior parte e la peggiore galantemente distribuì ai collegati.

Nel nuovo ordinamemento di Décrès tutto ciò che la marina di Luigi XVI aveva contenuto di vieto naturalmente morì. La nuova marina francese non conobbe più alcuno dei privilegi i quali un tempo erano stati concessi dai sovrani di casa Borbone ai prodi marinari di Tourville e di D'Estaing; privilegi onde nutrivasi l'orgoglio del cosidetto *grand corps*, il quale aveva goduto la precedenza su tutti gli altri componenti le forze militari.

Nella lunga ed aspra guerra l'Inghilterra aveva conquistato il primato, aveva fiaccato non le forze sole della Francia sua robustissima avversaria, ma affievolito l'Olanda, la Spagna, la Danimarca e posto alla bocca de' due mari interni europei una piazza forte in ve-

detta. Chiudeva a suo volere il Mediterraneo con Gibilterra ed il Mar di Germania con Heligoland. Nè di ciò paga aveva ereditato Corfù, guardia dell'Adriatico, dalla serenissima repubblica di Venezia: e contro la lettera de' trattati conclusi serbava Malta, vero nido di falco d'onde si dominano le coste d'Africa e d'Italia. Dalla marina mercantile numerosissima e ricca traeva tesori mentre tuttavia dominava nella legislazione commerciale l'*Atto di navigazione* di Oliviero Cromwell lievemente ritoccato. Nel trattato di Parigi Inghilterra impose s'iscrivesse l'articolo per il quale la tratta dei negri era abolita per le Americhe, *salvo che per il Brasile sino all'anno 1833;* e serbò per sè il diritto di visita sulle navi veleggianti. Non v'ha dubbio veruno che Wilberforce caldeggiò nel Parlamento la causa dei negri indottovi da filantropia; ma è anche fuor di dubbio che il gabinetto inglese, il quale aveva col lavoro servile rialzate le sorti delle sue colonie, caldeggiò l'abolizione della tratta perchè essa non apportasse alle colonie spagnuole, olandesi, francesi ed agli Stati cotonigeni della Unione Americana le braccia necessarie per il risorgimento economico. La lunga tenzone non era stata immune da indicibili vergogne. Certo chi riguarda unicamente alle geste di guerra ammira la scaltrezza, l'audacia, la maestria che gl'Inglesi dimostrarono. Ma colui che, accompagnato dalla scorta dei dibattiti parlamentari e delle memorie degli statisti coevi, rintraccia le concussioni, le malversazioni, le truffe onde per opera di avidi e non scrupolosi mercanti la nazione fu vittima, rimane attonito; nè intende come la croce di San Giorgio riportasse cotanti trionfi. Non bastando più all'uopo i cantieri governativi, e per ragione economica sotto ogni riguardo lodevole, fu spesso confidata dall'amiragliato la costruzione del naviglio all'industria privata. Si ha memoria della consegna di 40 vascelli a due ponti, i quali furono soprannominati i *quaranta ladri.* Codesti vascelli, lungi dall'essere chiavettati in rame come buona regola architettonica esige e come i contratti prescrivevano, vennero invece chiavettati in legno. Pochissimi resistettero all'impeto del mare: ed è probabile che il vascello *Blenheim,* comandato dal valoroso Troubridge e del quale non mai più s'ebbe notizia, si sfasciasse sotto lo sforzo del vento e del flutto; era uno di quei 40. Che dire di ordinamento ministrativo come quello che lord Dundonald descrive nèl capitolo VIII della sua *Autobiography of a Seaman* e che intitola: *L'amministrazione navale sessant'anni fa?* Che dire della risposta di Jervis, primo lord dell'amiragliato alle interpellanze dell'opposizione e nella quale confessa: *I nostri arsenali puzzano di fradicio?* E del modo di pagare all'estero la gente di mare, cui invece di stipendi erano distribuiti certi *buoni* che ufficiali e marinari scontavano presso i banchieri locali colla perdita del 35, del 40, e sino del 60 %? E di giuochi

di vele tagliati in certa tela olona cui i fabbricanti davano una salda che, fresca, sembrava vigorosa, ed alla prima pioggia discioglievasi in un liquido biancastro e gessoso che scendeva giù a insudiciare il ponte scoperto? Lord Dundonald racconta che dopo un piovasco la sua velatura era rimasta un giorno talmente sottile che egli potè concedersi l'amara soddisfazione di portare col sestante il sole all'orizzonte guardando l'astro a traverso del trinchetto murato. Che dire del decreto di lord Saint Vincent il quale, consigliato da stolida economia, abolisce l'uso delle filaccie negli spedali e le surroga colle spugne, e comanda *che quelle usate si lavassero per riadoprarle?* Si pensi che, mentre il severo lord imponeva gretterie di tal fatta fomentatrici d'incancrenimento delle ferite, egli pagava *duecentosessanta mila sterline per annuo affitto* di trasporti di cui niuno servivasi e che giacevano inoperosi nei porti: ma ahimè! gli armatori n'erano elettori, amici dei suoi segretari o di qualche principe del sangue! Ciò nulla meno la vigorìa della magnifica stirpe dei marinari era cotanto salda che, appena tuonava il cannone, essa tutto dimenticava; ad altro non pensava se non all'obbligo così eloquentemente e brevemente espresso al mattino di Trafalgar collo storico segnale. « *L'Inghilterra aspetta che ognuno farà il suo dovere* ».

L'Inghilterra fu essa debitrice delle sue vittorie alle sole qualità fisiche della sua gente di mare od anche ad un cumulo di coefficienti d'indole morale? Ecco ciò che a mio parere è obbligo studiare.

Sullo scorcio della guerra d'indipendenza americana la disparità numerica di materiale esisteva tra le due marine rivali; ma le virtù militari si pareggiavano. Ed infatti le prime mosse degl'Inglesi nella guerra scoppiata nel 1793 furono prudentissime. Gli errori commessi dalla parte malsana dei rivoluzionari francesi scompaginò l'armata in guisa che gl'infelici amiragli che, al paro di Villaret-Joyeuse, Morard de Galles, Brueys, Gantheaume e Burgues de Missiessy sono chiamati a capitanare squadre mal pratiche del mare, destano pietà ineffabile. Ogni loro battaglia significava la prigionìa in Inghilterra di ufficiali e di marinari; d'onde un graduale indebolimento che dovè condurre a marasmo definitivo. Nel campo opposto accadeva il fenomeno contrario. L'esame accurato della cronaca della guerra, dei duelli tra navi e delle crociere affidate alle squadre di blocco palesa il progressivo continuo agguerrimento della marina britannica.

La caccia di Nelson attraverso l'Oceano è certamente un gran fatto tattico. Ma alla perduranza di lui fanno degno riscontro l'ostinazione e l'ardimento delle navi che, governate da Cornwallis, da Jervis, da Collingwood, da Duckworth, da Pellew, da Sidney Smith e da Alessandro Cochrane, mantenevano il blocco contro ogni asprezza di clima, di tempo e di luogo. La maestria professionale e l'audacia che i capitani

delle fregate palesarono è addirittura maravigliosa. Per mantenere il contatto col nemico e riferirne le mosse agli amiragli capi-crociera esse s'introducevano talora sino dentro ai porti nemici, correndo la quintana delle batterie da costa, praticando ogni sorta d'astuzia. Non furono immuni dalle visite dei capitani delle fregate inglesi nè l'Iroise, nè il *Goulet* di Brest, nè la rada di Tolone, nè quella di Cadice. Il pieno giorno o le tenebre fitte erano tutt'uno per quegli audaci di cui sir Samuele Hood, sir Edoardo Pellew e lord Cochrane furono i più preclari. Varrebbe la pena comporre un'opera documentata sulle fregate inglesi dal 1793 al 1814. Non comprendo come la maestrevole penna di Knox Laughton non vi si accinga. Qual carattere avesse la fregata me lo palesa il fatto seguente: il teatro del romanzo di Marryat è *sempre* la fregata, *mai* il vascello. E sulle fregate nella guerra precedente eransi strette quelle fraternità d'armi che rifulsero poi a San Vincenzo, ad Aboukir ed a Trafalgar. Dovrò aggiungere che Orazio Nelson e Tomaso Troubridge furono insieme *middies* nel 1774 sulla fregata *Seahorse?*

Sotto il riguardo educativo la « *Naval History* » del James ed i romanzi di Marryat, che appunto contengono saporiti particolari dell'opera dei diversi legni, hanno valore singolare; e sto per dire completansi. Che cosa fosse una fregata inglese di quel glorioso periodo me lo dice il ricordo consacrato da Marryat alla *Impérieuse* comandata da lord Cochrane e ritrovato dalla signora Florence Ross-Church, illustre romanziera figlia dell'autore, tra le carte di lui.

« L'*Impérieuse* sotto vela voleva dire un periodo di continua attività dall'istante in cui capponava l'àncora sino a quello in cui la sprofondava: un giorno senza cannonate era un giorno perduto; le lance erano a mala pena alzate alle grue, che bisognava riammainarle per armarle in guerra. I paranchi di cima e straglio erano in giuoco costante per metter fuori o rientrare la barcaccia. La prontezza colla quale i manipoli di comandata si formavano, la rapidità delle mosse diurne o notturne della fregata, i sonni frettolosi rubati quando e come potevasi, il cui risveglio era dato dai colpi di cannone, chiave di *sol* della nostra vita, la bella precisione del nostro fuoco ottenuta per via di continuato esercizio, il coraggio freddo del nostro comandante trasfuso in ognuno e tutti di bordo, i nostri fulminei attacchi, il ritrovarsi dopo la fazione, il lutto per i morti, quasi l'invidia per i feriti, la polvere che aveva bruciato i nostri visi in modo che solo gli anni ne cancellarono i segni, la confidenza nel valore dei compagni, l'adorazione per il nostro capitano, le situazioni comiche che occorrevano anche nel pericolo estremo e che invitavano al riso puranco dinanzi alla morte, le miracolose salvezze e l'indifferenza a tutti comune per il rischio, ecco i ricordi del-

l'*Impérieuse*. Quando dopo tanti anni li richiamo alla mente, il polso mi batte con maggior frequenza ».

E quei comandanti maravigliosi, che si contavano a centinaia, scambiavano col nemico cannonate quasi giornaliere: l'*Impérieuse* in tre anni ebbe parte a *cinquanta* combattimenti. E giungevano a capitanare una bella fregata appena venticinquenni: e, ciò che più monta, erano tutti educati alla scuola unica e vera, quella della *guerra guerreggiata* nella democratica promiscuità della vita di bordo che non esclude punto nè il rispetto di sè, nè l'altrui. Istruzioni succinte e late, pochi segnali, ricompensa allo spirito d'iniziativa individuale, facile perdono ai falli cui consiglia l'audacia, severità per le colpe ingenerate dall'indolenza, ecco i canoni della dottrina dell'amiragliato britannico dal 1793 al 1814. Di quali iniziative fosse capace un ufficiale inglese me lo dice l'impresa americana di sir Home Popham, che non aveva protettori in Parlamento e fuori. A quali categorie di geste si cimentassero me lo dichiara lo accorrere di Troubridge con un battaglione di marinari alla espugnazione di Capua e l'inseguimento delle schiere francesi di Macdonald e la entrata in Roma; e — cosa assai umoristica — il capriccio appagatosi d'alzar la insegna inglese ..... sulla cupola di San Pietro; ciò in un tempo di fervore protestante come lo scorcio del secolo passato!

Qual fosse lo spirito temerario che invase gl'Inglesi nella lunga guerra me lo insegna l'amiraglio Richild Grivel che dice a questo proposito « .... Qu'on se figure le long cours et les grandes pêches supprimées, le cabotage traqué, la petite pêche impossible, en un mot la mer fermée à des populations habituées à lui demander leur pain quotidien; qu'on y ajoute l'enlèvement forcé de tous les marins valides pour le service des vaisseaux de ligne, le denûment et la misère de ces villages riverains où l'on ne trouvait plus que des vieillards, des femmes et des enfans, et l'on s'étonnera moins des conséquences à peine croyables aujourd'hui qu'avaient engendrées ces souffrances multipliées. Sur cette frontière si misérable et si peu surveillée, depuis que les grandes guerres continentales attiraient ailleurs notre attention, les Anglais *débarquaient la nuit,* nouaient des intelligences avec les habitans, et se procuraient des renseignemens utiles, *des vivres frais, du bétail sur pied, et du poisson*. Les amiraux s'installaient franchement dans nos baies et y établissaient des mouillages permanens ».

Caratteristica della marina inglese nella guerra 1793-1802, e che serbò anche nella seguente, fu età matura degli amiragli e giovinezza dei comandanti. Howe, Bridport, Hood, Jervis, Duncan sono tutti vecchi ufficiali generali, mentre i comandanti sono giovanissimi. Per contro agli amiragli avversari Villaret, Brueys, Bruix, Morard de Galles,

Gantheaume, de Winter sorride giovinezza tuttavia immatura al comando; ed i costoro capitani racimolati nella marina mercantile e nella bassa forza hanno ormai oltrepassato l'età degli ardimenti. Anche di questa disparità delle due marine riguardante il personale di comando e d'esecuzione va tenuto conto nel novero delle ragioni che procacciarono la vittoria agl'Inglesi.

II. — Ora qual cosa intorno agli ufficiali generali dei due campi avversi.

Riguardo ad Howe ed a Nelson ho detto a suo tempo. Sono certamente i due più preclari per luminosità di geste. Adesso qualche cenno complementare sui costoro colleghi.

Samuele Hood nacque nel 1724, entrò sedicenne nella marina, fu luogotenente nel 1746, ufficiale superiore nel 1754. Catturò in singolar certame un vascello francese nel 1757, un secondo nel 1759. Contramiraglio nel 1780, ne ho dette le geste nei mari dell'Antille, e le susseguenti a Tolone l'anno 1793. Esaltato ad amiraglio nel 1799, non fu più imbarcato: morì nel 1816. Di suo fratello lord Bridport ho detto altrove l'opera.

Giacomo Gambier nacque nel 1756 all'isola Bahama onde il padre era governatore. Entrò nella marina l'anno 1767, e salì rapidamente a capitano di vascello nel 1778. Fu ad Ouessant con lord Howe sul *Defence*. Contramiraglio nel 1795 e lord dell'amiragliato, vice amiraglio nel 1799 in qualità di luogotenente di Cornwallis, ne fu l'anno dopo distaccato alla stazione d'America settentrionale; ma tornò in Europa nel 1804. Che facesse all'isola d'Aix ed a Copenaga dissi; morì *admiral of the fleet* l'anno 1833, lasciando nome di uomo prode ma di morbidi principî religiosi e disadatto al comando supremo, quantunque in molte circostanze lo esercitasse, esaltatovi dalle attinenze di famiglia più che da merito personale. Di lord Jervis completerò quello che ho detto in altri luoghi di questo libro, aggiungendo che settantaduenne ebbe nel 1806 l'ultimo comando a mare allorchè governò la squadra della Manica. Morì di 90 anni nel 1823; ed il comandante Brenton ne ha scritto la vita. Integro ad austero ministro, non sempre potè sradicare gli abusi e le concussioni spesso imposte dalle circostanze politiche e dalla necessità di amicarsi uomini di parlamento in tempi assai corrotti.

Cutberto Collingwood, il fido Acate di Nelson, nacque nel 1750 a Newcastle sul Tyne. Undicenne salì a bordo allo *Shannon* comandato da un suo parente, e fu luogotenente nel 1774, e comandante nel 1779. Conobbe Nelson nel 1780, ed allora principiò la loro celebre amistà. Tornato in Inghilterra dalle Antille nel 1786, rimase a terra sino al 1793. Prese parte al *glorious first of June* in qualità di capi-

tano del *Barfleur*, ed al non meno famoso *Valentine day*, cioè alla vittoria di Jervis al Capo San Vincenzo dove capitanava l'*Excellent*. Contramiraglio nel 1799, è a lui che l'Inghilterra deve il tenace blocco di Cadice, che permise a Nelson di conseguire la vittoria di Trafalgar, vittoria alla quale Collingwood tanto contribuì. Fu l'erede della squadra di Nelson e della costui gloria. Rimase a guardia del Mediterraneo sino al 7 marzo 1810 giorno in cui spirò sulla *Ville di Paris* ancorata a Porto Mahon. I suoi meriti come generale di mare sono sotto ogni riguardo altissimi. Lord Collingwood non ebbe il genio originale e la romantica audacia di Nelson, ma in virtù militari e navali pareggia l'amico. Ebbe penetrazione politica rimarchevole, e l'equilibrio dei suoi giudizi fu così apprezzato che tutti i ministri lo consultavano in qualsivoglia circostanza, anche di interna amministrazione. Generoso, benevolo, caritatevolissimo, non respinse mai domanda in favore dei miseri. Fu acerrimo nemico dell'arruolamento forzato e delle frustate. Somigliò molto a Ruyter, ed al paro di lui fu dai marinari delle sue navi chiamato col dolce predicato di *padre*. Giustamente la sua salma riposa nella chiesa di San Paolo allato a quella di Nelson. La corrispondenza di Collingwood è stata raccolta anche per il suo valor letterario, del quale ho dato un esempio col riferire a suo luogo la relazione della giornata di Trafalgar. Scrisse purissimo inglese.

Guglielmo Mann conte Cornwallis, nato il 25 aprile 1744, morto nel 1819, entrò fanciullo nella marina in qualità d'aspirante, a bordo del *Newark*. Fece le prime armi contro i Francesi, e fu nominato luogotenente a diciassette anni. Capitano nel 1765, comandava come tale la nave *Prince Edward*. Si distinse nella guerra d'America, e combattè Lamothe-Piquet nelle acque della Giamaica. Nel 1781 servì sotto l'amiraglio Darby; ebbe parte allora nelle diverse manovre che miravano a far levare l'assedio di Gibilterra. Comandante del *Canada*, da 74, navigò nel mar delle Antille, si distinse alla battaglia navale di San Cristoforo, poi alla famosa giornata delle Saintes. Mentre il *Barfleur* di Hood assaliva la *Ville di Paris*, Cornwallis lo secondò col proprio vascello, obbligando il conte di Grasse ad ammainare i colori. Promosso commodoro, e spedito nelle Indie orientali, contribuì per la sua perizia alla conquista delle piazze francesi, ed il 28 agosto del 1793 ridusse Pondichéry a capitolare. Contramiraglio nel 1794, l'anno stesso fu esaltato a vice amiraglio, ed in questa qualità ebbe il governo di una divisione della squadra della Manica. Il 3 maggio 1795 uscito da Spithead ebbe la doppia missione di catturare i convogli che giungevano in Francia ed informare lord Bridport d'ogni mossa nemica. Addì 8 giugno Cornwallis arresta la divisione dell'amiraglio Vence, le dà la caccia sino sotto le batterie di Belle-Ile, e porta via 8 vele del

convoglio. Una squadra di 9 vascelli di linea, 2 vascelli rasi, 7 fregate e 4 corvette uscì da Brest per andare a disimpegnare Vence, che già aveva potuto lasciare Belle-Ile e lo raggiunse in buon punto sotto Groix. La squadra francese, ora composta di 30 vele, scorse il 16 la inglese presso a Penmarch. Cornwallis, riconoscendo la superiorità del nemico prese caccia; ma, raggiunto la dimane 17, ne seguì un combattimento che durò dalle nove del mattino sino alle sei di sera, e nel quale fu notevole l'audace manovra della fregata francese la *Virginie*, comandata dal capitano Bergeret, che si portò addosso alla nave inglese *Mars* e la percosse di fuoco micidialissimo. Il James, la cui testimonianza non è sospetta, termina il racconto di quel combattimento colle seguenti osservazioni.

« Fu cosa assai fortunata per il *Mars* ed il *Triumph* e certo per tutta la squadra inglese, che non vi fosse un capitano Bergeret tra i comandanti le navi dell'avanguardia che dava la caccia. Ma come potè ritirarsi l'amiraglio francese con le sue 12 navi di linea e 14 fregate, quando avevano quasi circondato la divisione inglese?... » Al principio dell'azione Cornwallis spiccò ordine ad una fregata di allontanarsi a qualche miglio di distanza, poi di segnalare successivamente l'avvicinarsi di molte navi inglesi. Per strana combinazione, essendo apparse varie vele nel medesimo tempo che sventolavano i segnali della fregata in vedetta, Villaret, non dubitando del congiungimento della squadra della Manica con la divisione di Cornwallis, si ritirò per evitare una pugna disuguale. Villaret si lasciò indurre in errore dallo stratta-gemma di Cornwallis che tornato a Plymouth fu accolto con giubilo e ricevette i ringraziamenti del parlamento votati per acclamazione. Esaltato al comando in capo delle forze britanniche alle Indie Occidentali, non tardò a far vela sul *Royal-Sovereign;* ma essendo stato disalberato presso alle Sorlinghe, credette opportuno rientrare in Inghilterra. La sua salute turbata fu cagione o pretesto del suo rifiuto di alberare la sua bandiera sulla fregata *Astrée,* per recarsi a destinazione. Comunque sia, l'amiragliato, scontento di quel rifiuto, si riunì l'8 aprile 1796 in corte marziale sotto la presidenza dell'amiraglio Howe per giudicare Cornwallis. Fu assolto, poi nominato amiraglio della squadra azzurra. Persistendo a rifiutare di prender servigio sino a che l'amiragliato fosse presieduto da Howe, non accettò il comando della squadra della Manica se non dopo che il conte di San Vincenzo ebbe surrogato Howe. Inalberò la insegna nel febbraio 1801 sulla *Ville de Paris*. Dopo la rottura del trattato di Amiens, ottenne ancora il comando in capo della squadra della Manica e strinse di blocco i porti francesi; sbarcò sulla fine del 1805. Cornwallis lasciò fama di uno tra i più distinti ufficiali inglesi del suo tempo.

Intorno a questa pleiade d'astri maggiori onde Howe, Nelson e

Collingwood sono stelle di prima grandezza gravitano a guisa di pianeti Edoardo Pellew, Israele Pellew costui fratello, Tomaso Duckworth, lord Keith, Alessandro Cochrane, sir Samuele Hood cugino dell'omonimo lord, Roberto Calder, Home Popham e Troubridge, con alcuni altri singoli componenti la *banda di fratelli*, i commilitoni di Nelson.

Edoardo Pellew nacque a Dover il 19 aprile 1757 e cominciò a navigare all'età di tredici anni sulla fregata *Junon* comandata dal capitano Scott, e poi sempre collo stesso capo, sull'*Alarm*. Assunto a capitano di vascello *(post-captain)* nel 1782, gli fu nel 1793 affidata la *Nymphe* colla quale catturò la fregata francese *Cléopatre*, il che gli valse il titolo di cavaliere conferitogli dal re il 29 giugno.

Passò poi al comando dell'*Arethusa* nella divisione di sir Giovanni Borlase Warren, e nel 1794 ebbe ai suoi ordini oltre all'*Arethusa* anche l'*Artois*, il *Diamond* e la *Galathea;* nel 95, riunitosi nuovanente a Warren, contribuì alla dispersione d'un convoglio di 20 navi mercantili francesi; prese e distrusse 15 guardacosta, e ne costrinse 10 ad investire sugli scogli di Penmarch. Nel 96 catturò un altro stuolo mercantile, colò a fondo la corvetta *Volage*, e ne catturò altre 2, l'*Unité* e la *Virginie*. Varie crociere sino al 1800, in cui tentò inutilmente col generale Maitland la conquista di Belle-Ile, lo tennero occupato.

Al Ferrol è sotto gli ordini di Warren, e poscia coll'amiraglio Cornwallis al blocco di Rochefort. Conclusa la pace di Amiens entrò nella camera dei Comuni, ma presto s'imbarcò di nuovo, ed avendo con 5 vele cinto di blocco il Ferrol rinchiudendovi le forze navali francesi e spagnuole, fu promosso al grado di contramiraglio ed ebbe il comando in capo delle forze inglesi nelle Indie orientali. Quivi rimase quattro anni recando danni enormi agli Olandesi e conquistandone gli stabilimenti in terra. Nel 1810 fu dal reggente esaltato alla dignità di pari col titolo di barone Exmouth ed arricchito d'una dotazione annua di 2 mila sterline. Finalmente nel 1816 compì la sua ultima campagna a danno del dey di Algeri. Indugiando questi ad accordare alla Gran Bretagna ed all'Olanda il riconoscimento della repubblica delle isolo Ionie, la pace ai reami di Napoli e di Sardegna, e la liberazione degli schiavi cristiani che le due potenze richiedevano insistentemente, Exmouth insieme all'amiraglio olandese Van Capellen bombardò la città d'Algeri ed incendiò la squadra che trovavasi nel porto, appiccando il fuoco anche all'arsenale ed ai magazzini, il che immortalò il suo nome. Fu creato visconte nel 1816, ed ebbe nel 1817 il comando in capo di Plymouth. Rimastovi quattro anni, si ritirò a Teignmouth ove morì il 13 gennaio 1833.

Israele Pellew suo fratello, valicati i gradi inferiori rapidamente, fu

promosso luogotenente il primo di aprile del 1779 sulla fregata *Danaé*. Nel luglio del 1781 passò sull'*Apollo*, e l'anno dopo ebbe il comando del cutter *Resolution* di 12 cannoni e 75 uomini d'equipaggio. Nel 1789 è luogotenente sul *Salisbury*, nel 1790 promosso capitano. Nel 93 fu a bordo della *Nymphe* comandata da suo fratello Edoardo, e questi passato, dopo la presa della *Cléopatre* a comandare l'*Arethusa*, Israele ebbe il comando della *Nymphe*.

Dopo i successivi comandi dell'*Écureuil*, dell'*Amphion*, del *Greyhound*, della *Cléopatre* in varie stazioni, eccolo sul *Conqueror*, a Trafalgar; poi nel Baltico ove assistè alla capitolazione della squadra russa comandata dal vice amiraglio Siniavine. Creato sopraintendente del pagamento delle navi ancorate nella Medway, fu contemporaneamente nominato contramiraglio il 31 luglio 1810; e dal 1811 sino alla pace di Parigi fu secondo sotto suo fratello allora comandante in capo del Mediterraneo. Esaltato a cavaliere e poi a commendatore del Bagno l'anno 1815, a vice amiraglio nel 1819 e finalmente ad amiraglio nel 1830, morì di languore a Plymouth il 19 luglio 1832.

Tomaso Duckworth nacque a Leatherhead il 28 febbraio 1748 ed entrò nella marina all'età di undici anni. Col grado di luogotenente si distinse l'anno 1778 contro d'Estaing: promosso nel 1780 fu posto in ritiro nel 1783.

La rivoluzione francese gli valse il richiamo in attività di servizio e si fece onore come capitano del *Queen* nella giornata del 1° giugno 1794. Contramiraglio nel 1795, ebbe il comando della stazione delle *isole sotto vento*; s'impadronì colà d'un convoglio spagnuolo. Nel 1801 conquistò insieme col general Trigge le Antille danesi e svedesi e fu insignito del titolo di cavaliere del Bagno. Ebbe poi il comando della stazione di Giamaica e nel 1806 distrusse quasi completamente insieme con Alessandro Cochrane la squadra francese nelle acque di S. Domingo. I ringraziamenti del parlamento ed una spada di 200 ghinee dalla città di Londra ne lo compensarono. Nel 1807 fu nel Mediterraneo.

Come sforzasse i Dardanelli, l'ho detto a suo luogo: nè vi ritorno; aggiungo che fu nel 1810 governatore di Terra Nova, nel 1813 divenne membro del parlamento e fu poi esaltato a baronetto e governatore di Plymouth ove morì il 14 aprile 1817.

Giorgio Elphinstone Keith nacque nel 1746: luogotenente nel 1769, comandante nel 1775, ebbe parte onoratissima nelle campagne in America. È a Tolone quando la città si rende agl'Inglesi, e tornato in patria il 12 aprile del 1794 è promosso contramiraglio della squadra azzurra e creato cavaliere del Bagno. Nel 95 insieme col generale Clarke s'impadronisce del Capo di Buona Speranza, e vi consegue il grado di vice amiraglio. Nel marzo del 97 eccolo insignito della dignità di barone

del regno d'Irlanda col nome di barone Keith di Stone Haven-Marischal. Dal 98 sino a metà del 99 fece parte della stazione del Mediterraneo sotto gli ordini di lord Jervis, e poi ne assunse egli stesso il comando, bloccando e riducendo Genova, e più tardi anche Malta. Si diresse poi su Cadice senza però assalirla. Accorso in Levante rifiutò di aderire alla convenzione di El Arisch, e volle che i Francesi si rendessero prigionieri di guerra. In seguito alle vittorie da questi riportate egli ritornò nel marzo del 1801 in Egitto sbarcandovi le schiere inglesi. Nel dicembre dello stesso anno fu creato barone del Regno Unito, ebbe la cittadinanza di Londra accompagnata da una spada del valore di cento ghinee. Successivamente comandante in capo nel mar di Germania (1803-1807), poi nella Manica (1812-1815) fu esaltato a visconte nel 1814. Spirò l'anno 1823 addì 10 marzo.

Alessandro Cochrane nacque il 22 aprile 1758, divenne luogotenente nel 1778 e fece parlar di sè guerreggiando contro la Francia sino al 1782, anno in cui si ritirò col grado di capitano. Dal 93 al 99 si distinse in varie imprese sempre contro i francesi, e fu distaccato nel Mediterraneo presso lord Keith per andare in Egitto, ove accudì allo sbarco delle schiere inglesi. Promosso contramiraglio l'anno 1804 sorvegliò Ferrol e gli armamenti che per ordine di Napoleone vi si facevano. Fu per alcun tempo con Nelson alla ricerca della squadra ispano-francese, poi si unì a Duckworth insieme col quale vinse a S. Domingo la squadra di 5 vascelli del viceamiraglio Leissègues l'anno 1806 di febbraio. Ebbe per questo atto in dono dal municipio di Londra una spada del valore di cento ghinee. Nel 1807 s'impadronì delle isole di S. Giovanni, di S. Croce e S. Tommaso, appartenenti alla Danimarca, e nel 1809 conquistò la Martinica e la Guadalupa, ottenendo la carica di governatore di quest'ultima. Dal 1813 al 1815 guidò le forze marittime contro gli Stati Uniti, e riuscì a danneggiare in massimo grado gli interessi di quel paese. Amiraglio nel 1819, comandante in capo a Plymouth dal 1821 al 1824, si stabilì poi a Parigi, ove morì improvvisamente di convulsioni il 26 gennaio 1832 in casa di sua figlia lady Troubridge.

Home Riggs Popham, ventunesimo figlio del secondo matrimonio di suo padre, il quale dall'altra moglie ne aveva avuti ventitrè, nacque a Gibilterra il 12 ottobre 1762, e cominciò a navigare nel 1778 sulla fregata la *Hyæna;* fu promosso luogotenente nel 1782. A vicenda ufficiale nel servizio regio ed in quello della Compagnia dell'Indie, salì a comandante nel 1799. Delle sue imprese al Capo di Buona Speranza ed in America meridionale e del biasimo che lo colpì il lettore è già informato. Fu con Gambier a Copenaga e poi a Walcheren. Nel 1814 fu promosso contramiraglio, e nel 1819 comandò la stazione della

Giamaica, dalla quale tornato, morì l'11 settembre 1820. Si debbono a lui varie opere, tra le quali una « Esposizione succinta dei fatti in riguardo al trattamento sofferto da lui dopo il suo ritorno dal mar Rosso (1805) », la « Descrizione dell'isola del Principe di Galles (1805) », e poi le « Regole da osservarsi sulle navi di Sua Maestà (1805) ». Ideò anche un telegrafo perfezionato che fu costruito lungo la costa di Bridport e Land's End e riformò il sistema dei segnali.

Tomaso Troubridge nacque l'anno 1760 e fece nell'Oceano Indiano le prime armi — duce Hughes — contro il balì di Suffren. Vi tornò a guerra nuova; e l'anno 1794 mentre col *Sans Pareil* veleggiava per l'Inghilterra fu catturato da Villaret-Joyeuse, ma liberato il glorioso 1° di giugno. In qualità di comandante del *Culloden* da 74 fu in Mediterraneo; qual esperto ufficiale si chiarisse l'ho detto altrove. Il titolo di baronetto e la promozione al generalato lo ricompensarono. Eccolo nel 1801 lord dell' amiragliato, nel 1805 comandante supremo nell'Oceano Indiano a bordo al *Blenheim*. L'anno 1807 il suo vascello andò in secco nello stretto di Malacca e subì gravi avarie. Nonostante Troubridge volle partire dal porto di Madras il 12 gennaio per il Capo di Buona Speranza. Il 1° febbraio fu visto il *Blenheim* presso a Madagascar che sventolava segnali di pericolo; poi non se ne seppe più nulla: perì inghiottito dai flutti.

Troubridge fu amico svicerato di Nelson; ma non gli risparmiò crude verità, in ispecie durante il suo soggiorno a Napoli. Di lui si narra squisito aneddoto. Era prigioniero sul *Sans Pareil*, allorquando il comandante francese avvistò la squadra di lord Howe. Questa non dava segno di voler combattere; ond'è che il francese ironicamente osservò che sembrava i compatriotti di Troubridge non fossero molto ardenti. Questi domandò al suo ospite che gli passasse il canocchiale; e con esso adocchiati gli amici, scorse in testa di pennone la *fiamma di mangiare*, che significava la gente di bordo essere a tavola. Rese il canocchiale, sorrise ed esclamò: « wait till they have their belly full and you 'll get licked »: il che significa: « aspettate che abbiamo la pancia piena . . . . e poi ne toccherete ».

Quanto valesse Troubridge lo dica per me il seguente brano di lettera di Nelson a lord Saint Vincent. « Gli eminenti servigi del nostro amico meritano il più alto guiderdone. Ho provato la sua maestria e la sua attività di mente e di corpo. Fu Troubridge che vettovagliò sì prontamente la squadra a Siracusa: fu Troubridge che tenne il mio luogo dopo la battaglia: fu Troubridge che salvò il *Culloden*, mentre niuno ch'io conosca nella marina l'avrebbe tentato. Fu Troubridge che rimasi in Napoli come un secondo me stesso. Egli è come amico e come ufficiale un *nonpareil* ». E Jervis — buon conoscitore di uomini —

aveva all'aprirsi della giornata del Capo San Vincenzo sclamato: « ripongo la mia fede nel *Culloden* e nel *Captain* » e dichiarato Troubridge « il Baiardo della marina britannica, l'ufficiale più preciso nell'agire e più scaltro nel consiglio che conoscesse ».

Tale fu invero codesto modello di marinaro; bello, forte, impetuoso, senza peli sulla lingua, egli è uno degli artefici della presente grandezza britannica. Il *Century* verso la fine del 1888 ha pubblicato 29 lettere di Nelson a lui: molte altre che si riferivano all'amore di Nelson per Emma Hamilton furono distrutte; ma è noto che Troubridge finì per essere indulgente per la passione del suo fratello d'armi.

Riposa, buono e forte marinaro, sul fondo dell'Oceano Indiano. Niuna lapide sepolcrale potrebbe gareggiare in eloquenza con gli ora riferiti giudizî di Jervis e di Nelson!

Di Villaret-Joyeuse dirò la vita posteriormente alla giornata del 1° giugno. Condannato il 18 fruttidoro 1797 alla deportazione per essersi accostato al partito monarchico, riuscì a sottrarsi alle ricerche, e dopo qualche tempo si rese volontariamente all'isola di Oléron, d'onde fu richiamato dal governo consolare. Nel 1801 fu mandato contro S. Domingo con 22 navi tra francesi e spagnuole e 19 fregate con a bordo 12 mila uomini di schiere da sbarco. Reduce da quella spedizione sventurata fu nel 1802 nominato capitano generale della Martinica e di S. Lucia, ove, assalito dagl'Inglesi, dovette capitolare dopo strenua resistenza. Questo altro scacco lo fece stare per qualche tempo in poco buona grazia del governo, il quale però nel 1811 lo nominò governatore generale di Venezia e comandante della 12ª divisione militare. Morì reggendo codesta carica all'età di 62 anni nel 1812.

Eustachio di Bruix nacque nel 1759 a S. Domingo e fu guardia marina nel 1778. Fece le prime campagne sulle fregate *Fox* e *Concorde;* in questa assistè alla celebre battaglia di Porto Praya. Era sulla *Medée* agli ordini di Guichen nella campagna contro Rodney, e sotto tenente a bordo dell'*Auguste* quando la pace fu conclusa. Allora, ottenuto nel 1784 il comando del *Pivert,* aiutò per quattro anni Puységur nelle operazioni di preparazione delle carte di S. Domingo. Luogotenente di vascello nel 1786, comandò la fregata la *Sémillante*, e poi l'*Indomptable* nel 1792. Nel 93 fu coinvolto nelle misure che si presero contro gli antichi ufficiali della marina, e privato del suo posto, dei suoi beni, e costretto ad andare a vivere in luogo ritirato ed oscuro, d'onde nel 1794 tornò al servizio, e nel 96 fu maggior generale della squadra comandate da Villaret. Poi maggior generale a Brest e direttore del porto, e più tardi maggior generale dell'armata che doveva muovere contro l'Irlanda. Esaltato al ritorno a ministro della marina, imbarcatosi sulla squadra, sfuggì dal porto di Brest bloccato dagl'In-

glesi e giunse in Mediterraneo, prima che essi si fossero rimessi dallo stupore di quell'atto audace. Quivi giunto portò viveri a Genova, imbarcò certe schiere sulle coste d'Italia, si ricongiunse alle navi spagnuole di Cartagena e di Cadice, e le condusse a Brest. Nel 1803 fu nominato amiraglio della famosa armata di Bretagna, ma logorato dalla fatica e dalle donne morì a Parigi, ov'erasi recato ad assistere all'incoronamento di Napoleone, il 18 marzo 1804; aveva 45 anni.

Onorato Gantheaume, di vecchio ceppo provenzale rappresentato nell'Italia meridionale dalla famiglia patrizia Cantelmo, nacque alla Ciotat il 13 aprile 1755. Cominciò a navigare all'età di quattordici anni col padre. Passò poi nella marina di guerra e nel 1781 fu promosso luogotenente ed ebbe il comando del *Marlborough* che era del convoglio che seguiva la squadra del balì di Suffren; dal 1781 all'85 fece varie campagne sulla *Surveillante* e sull'*Apollon*, e poi fu autorizzato a comandare per la Compagnia delle Indie, incarico che tenne sino al 1793, in cui scoppiò la guerra. Allora imbarcò sul *Jupiter* in qualità di luogotenente di vascello per una campagna nell'Oceano: l'anno dipoi, in qualità di capitano di vascello, prese il comando del *Mont-Blanc* agli ordini di Villaret-Joyeuse. Prese parte così alle giornate contro Howe, rimanendo ferito nella terza di esse, fece una campagna nel mare d'Irlanda, fu poi mandato a incrociare sulle coste della Catalogna. Capo divisione con un vascello, 4 fregate e 4 corvette veleggiò nell'Arcipelago per proteggervi il commercio francese e liberò la squadra dell'amiraglio Villeneuve bloccata nel porto di Smirne. Protesse poi certi convogli che andavano a Brest, riuscendo a farli passare, e finalmente prese parte alla spedizione in Egitto. Scampato alla battaglia di Aboukir ottenne il grado di contramiraglio, e fu da Napoleone incaricato del comando delle forze navali del Nilo e della costa d'Egitto. Seguì dunque le mosse dell'esercito campeggiante ed ebbe carico di preparare la squadra che doveva ricondurre in patria Napoleone. D'allora cattivossi l'amicizia di Buonaparte che, primo console nel 1800, lo nominò membro del Consiglio di Stato e presidente della sezione della marina. L'anno 1801 andò in Egitto a soccorso dell'esercito, aiutò all'espugnazione dell'isola d'Elba, assalendo Porto-Ferraio. Vice amiraglio nel 1804, ebbe il comando della squadra dell'Oceano col titolo di amiraglio e poscia andò a portar viveri a Corfù, catturando la *Proserpine*, una delle navi inglesi che facevano il blocco di quell'isola. Consigliere di Stato per l'amiragliato nel giugno del 1808, cessò dal servizio attivo in mare. Più tardi fu nominato da Luigi XVIII Pari di Francia. Morì il 28 settembre 1818. Non ebbe meriti straordinarî, ma fu versato in scienze e lettere, godè di memoria eccellente, di spirito pronto e penetrante, e di carattere attraente per lealtà e franchezza.

Ho lasciato Linois (nato il 1761 a Brest) nel suo viaggio di ritorno dall'Oceano Indiano; vi fu catturato dall'amiraglio Warren e — prigioniero per la terza volta — scambiato nel 1814, anno in cui Napoleone lo mandò come governatore della Guadalupa e delle dipendenze di essa. Non seppe contenere i movimenti rivoluzionari che sorsero colà, e lasciò entrare gl'Inglesi nei possedimenti della Francia. Trasferito in Europa per la quarta volta prigioniero domandò un giudizio che ottenne favorevole, senza però giovargli materialmente, perchè aveva perso la fiducia del governo e fu messo al riposo con tenue pensione. Fu creato amiraglio onorario da Carlo X e nel 1831 ebbe gli onori di grande ufficiale della Legion d'onore. Morì a Versailles nel dicembre del 1848 e l'anno dopo gli fu dal governo decretata una statua nel museo di quella città.

Di Pietro Villeneuve mi rimangono a dire gli ultimi atti. Tratto prigione in Inghilterra, vi rimase sino ai primi dell'aprile del 1806. Giunse a Rennes il 17 e di là scrisse a Décrès per informarlo del proprio arrivo ed aspettò la risposta. Sia che questa ritardasse, o fosse sfavorevole; sia spintovi dalla malinconia che lo aveva assalito, egli si percosse il 22 nella sua camera con sei coltellate dirette al cuore. Si trovò una lettera per sua moglie e carte indicanti lasciti di danaro col nome della persona a cui erano destinati e il numero della somma scritti di pugno dell'amiraglio. Questa la tragica fine di Villeneuve, fine sulla quale furono intessute le più strane favole, che cadono tutte dinanzi alle prove evidenti e palpabili tratte dai documenti che si rinvennero presso di lui. Così morì all'età di 43 anni un amiraglio onde intrepidezza ed ingegno erano giustamente stimati.

L'amiraglio Maurizio Émériau nacque a Carhaix (Finistère) il 20 ottobre 1762, ed entrò come volontario nella marina a 16 anni. Prese subito parte a ben dodici combattimenti nella guerra dell'indipendenza d'America mostrando grande valentìa, e ricevendo tre ferite, la qual cosa gli valse a 17 anni il grado di sottotenente di vascello e l'ordine di Cincinnato. Fu promosso luogotenente di vascello nel 1791. Nominato rapidamente capitano di vascello e poi capo divisione, fece parte dell'impresa d'Egitto: fu il primo ad entrare in Malta collo *Spartiate*, ed al combattimento di Aboukir sostenne lotta accanita contro navi inglesi, ritirandosi solo quando si vide colla sua nave disalberata, crivellata di proiettili e con nove piedi d'acqua nella stiva, con la maggior parte dei suoi ufficiali caduti, e ferito egli stesso gravemente. Ciò gli valse il grado di contramiraglio e la carica di prefetto marittimo a Tolone. Andò a S. Domingo a ristabilirvi le comunicazioni. Tornato in patria ebbe prima il comando dell'ala destra dell'armatella di Boulogne, poi quello della squadra dell'isola d'Aix, e nel 1803 fu

investito dalla prefettura marittima di Tolone. Quivi si dette a sorvegliar le costruzioni di nuovi vascelli sino al 1811, anno in cui fu chiamato al comando di tutte le forze del Mediterraneo. Tenendo quella carica seppe opporsi agl'Inglesi, e procurò entrassero in Tolone varî convogli attesi con impazienza. Fu ricompensato col grado di viceammiraglio e fatto ispettore generale delle coste liguri. Tra il 1812 ed il 14 tenne il governo della squadra del Mediterraneo che non diè battaglie, ma esercitò la gente. Conclusa la pace, si occupò della liberazione dei 4 mila francesi detenuti nell'isola di Cabrera (Baleari). Esaltato a membro della camera dei Pari, andò in ritiro all'avvenuta seconda ristaurazione nel 1816, rimase fuori dei quadri sino al 1830, anno in cui fu reintegrato alla sua carica legislativa che esercitò sino al 2 febbraio 1845, data della sua morte in Tolone, all'età di 83 anni.

Edoardo Burgues de Missiessy, nato a Tolone il 23 aprile 1756, s'imbarcò appena decenne sull'*Allier*, comandato da suo padre, ed il 26 novembre 1770 ebbe il grado di guardiamarina: e di sotto tenente di vascello nell'aprile del 1777. Imbarcò per l'America sul *Vaillant*. Comandò nel 1791 il *Modeste* e nel 1792, essendosi mostrato favorevole alla Rivoluzione fu promosso capitano di vascello ed ebbe il comando del *Centaure*. Rimase agli ordini del contramiraglio Truguet nel Mediterraneo e fu distaccato con 3 vascelli ed una fregata per incrociare sulle coste d'Italia. Il 1° gennaio 1793 eccolo contramiraglio; ma, sospetto d'intelligenza coi monarchici, fu imprigionato a Tolone, d'onde riuscì a riparare in Italia; e vi rimase fino al 1795. Tornato in patria, arrestato, giudicato ed assolto, fu poi addetto al deposito delle carte e dei piani ed all'impianto del nuovo sistema di pesi e misure nei porti, incaricato di redigere i segnali da costa e qualche mese dopo direttore aggiunto della scuola di costruzione navale. Nel 1801 fu capo di stato maggiore generale dell'armata di Cadice, nel 1802 prefetto marittimo, e nel 1803 prefetto dell'Hâvre. Di là fu spedito alle Antille collo scopo di allontanare una parte delle navi inglesi dalle coste dell'Inghilterra. Aveva ricevuto l'ordine di unirsi a Villeneuve, ma dopo essere stato alla Martinica ed in varî altri luoghi, ed aver liberato S. Domingo dai negri che l'assediavano, avendo supposto che Villeneuve non l'avrebbe ancora raggiunto, tornò a Rochefort, il che contrariò le mire dell'Imperatore. Nonostante le sue proteste gli si imputò la colpa della fallita impresa. Non avendo ottenuto il grado di viceamiraglio che gli spettava per anzianità, offrì le sue dimissioni. Riprese servizio nel 1808 e nel 1809 fu promosso. Protesse dagl'Inglesi la città di Anversa, ricevè il titolo di conte come ricompensa e il comando in capo delle coste del Nord. Ebbe poi varî altri incarichi sinchè, dopo il secondo ritorno di Luigi XVIII, fu nominato prefetto marittimo e poi

comandante della marina a Tolone. Morì il 4 marzo 1837. Ha lasciato alcuni scritti pregevoli sui segnali, sullo stivaggio delle navi, un trattato teorico e pratico intorno all'armamento delle navi, collo sviluppo delle condizioni dell'alberatura e della velatura, e due trattati: « Mezzi di procurare alle navi di differente rango qualità uguali e uguale attività nelle manovre », « Tattica e segnali di giorno, di notte, e di nebbia ».

Ecco ora qualche cenno biografico intorno ai principali amiragli spagnuoli il cui nome è collegato ai ricordi delle guerre onde ho intessuto la cronaca.

Don Giovanni di Langara nacque nel 1730 e già nell'ottobre del 1779 era capo squadra. Il 15 gennaio 1780 all'altezza del Capo S. Vincenzo incontrò la squadra inglese comandata da Rodney. Le cattive condizioni delle sue forze lo costrinsero com'è noto ad arrendersi. Quantunque prigioniero, fu dal re Carlo III nominato luogotenente generale. Comandò poi la divisione spagnuola che unita agl'Inglesi occupò il porto di Tolone. Nell'ottobre del 1796 comandò 26 vascelli di linea, 13 fregate ed altre navi, che condusse a Tolone, riuscendo ad allontanarne gl'Inglesi che lo bloccavano. Al ritorno da quella spedizione si recò nel 1797 a Madrid ove successe a don Pedro Varela de Ulloa nel ministero della marina già rifiutato nel 1795. Sotto il suo governo, e dietro suo appoggio ed istruzioni, Mazarredo liberò Cadice dal blocco. Ma presto, a cagione della grave età, dovette cedere nel 1799 il ministero a Domenico Grandallana, e ricevette in compenso il grado di capitano generale che equivale a quello di maresciallo. Morì nel 1800.

Carlo duca di Gravina, siciliano di sangue, nacque a Napoli nell'aprile del 1744. E quando Carlo III lasciò il trono delle due Sicilie per quello di Spagna, il giovinetto Gravina (che bucinavasi fosse frutto di regî amori) si recò in Ispagna dove entrò nella *Real Academia* dei guardia marina ascritti alla compagnia di Cartagena. Fece le prime armi sotto l'amiraglio Barcelo contro gli Algerini; giovanissimo, a capo di 8 fregate, mise le coste spagnuole al sicuro dai Barbereschi. Un atto che lo distinse molto fu lo sbarco opportuno d'artiglierie al castello di Rosas assediato dai Francesi, liberando al tempo stesso col fuoco delle sue navi taluni reggimenti spagnuoli che stavano per esser sopraffatti da certe schiere francesi. Ciò gli valse il grado di contramiraglio. La sua opera allato a Villeneuve l'ho narrata a suo luogo. Generoso, cavalleresco, comprese che conduceva a battaglia una squadra immatura per la vittoria; e combattendo valorosamente sul suo *Principe de Asturias,* una moschettata gli fracassò un braccio. Siccome non volle subirne l'amputazione, soccombette nei primi giorni del 1806 alla

febbre d'assorbimento, lasciando fama di buon ufficiale degno di tempi migliori.

Fanno nobil corona a Gravina i suoi luogotenenti in sott'ordine Alava del *Santa Ana*, Churruca del *San Juan*, Cisneros della *Santisima Trinidad*, Galiano del *Bahama* e finalmente Antonio de Escaño capo di stato maggiore della squadra, esperti marinari, condannati al paro di Gravina a capitanare contro le agguerrite britanniche, navi cui difettava equipaggiamento, tanto sotto il riguardo numerico quanto sotto quello anche più importante della selezione. Le squadre spagnuole tra il 1793 ed il 1814, a vicenda collegate alle inglesi ed alle francesi furono sempre male ad insufficientemente armate: e per colpa di governo, non di popolo: essendochè l'iberica è stirpe quanto la italiana marinaresca e valorosissima. Qual fosse lo stato dell'armata di Spagna me lo dice il seguente brano di lettera di Antonio de Escaño. « Calcolando le forze della squadra sui documenti, si contavano in Cadice 33 vele di linea, laddove l'inimico ne rassegnava 23 e talvolta anche meno. Però *noi solamente che siamo condannati a penare in questi scheletri* sappiamo che i nostri vascelli solcano da quattro anni il mare senza le carenature e le frequenti riparazioni che appo gl'Inglesi sono tanto ripetute: che i sempre insufficienti equipaggi sono progressivamente calati; vuoi per cagione delle febbri putride che soffrirono durante la campagna di don Francesco di Borja; vuoi per cagione della epidemia di Cartagena, le vittime della quale furono quasi tutte tra la gente di bordo; vuoi per la licenza data alle provincie di mandarci uomini di dentro terra anzichè di mare; vuoi per la *moltitudine di condannati dalle corti di giustizia a prestar servigio sui vascelli, feccia buona a nulla:* vuoi finalmente per la invecchiata consuetudine di non pagar i marinari. Tutti questi argomenti riuniti allontanano lo spagnuolo da consacrarsi alla vita di mare, che in ogni altro paese considerasi siccome sorgente di prosperità inesaurabile, e nel nostro è castigo ».

Sotto il dominio di cotali circostanze era possibile salvar l'onore della bandiera, vincere mai e poi mai!

Come nella antica linea di battaglia le fregate non avevano luogo, ciò non dimeno concorrendo all'opera di vittoria, così i corsari hanno a trovar il loro posto in questo libro. E dirò del massimo che fu Roberto Surcouf il quale vantava il sangue di Duguay-Trouin prozio dal lato materno. Di lui come di Giovanni Bart si volle fare un *miles gloriosus* per opera di retori alieni della bellissima professione del marinaro, o che non la intesero bene. Esaminato con criterio storico-navale, Surcouf rimane un eccellente corsaro che apprese l'arte alla scuola dura della *tratta dei negri* praticata nell'adolescenza; eccellente corsaro, dico, più cupido di scudi che di gloria; ma che non rifuggì dal combattere quando

le carte buone erano nel suo giuoco. Navi di guerra non assalì mai; è dunque inferiore a Giovanni Bart, a Duguay-Trouin ed a Paul Jones: audace segugio sì, leone no. Ma fuor di dubbio, nocque agl'Inglesi: e non solo per la opera personale di capitano della *Clarisse* e del *Revenant,* ma eziandio perchè intorno a lui gravitarono altri corsari infesti al naviglio commerciale britannico veleggiante nell'Oceano Indiano. Il quartiere generale dei corsari era a Maurizio. Ed Inghilterra impiegò la squadra del viceamiraglio Bertie e l'esercito del generale Abercrombie alla conquista di Maurizio, per distruggervi il nido dei corsari; ed avutolo a mercè, lo serbò come cosa sua allo stesso titolo di luogo strategico cioè al paro di Gibilterra, di Malta e delle Isole Ionie.

Siccome di Roberto Surcouf molto inesattamente si è scritto, vale la pena mettere ogni cosa al suo posto. Nacque nel 1773, imbarcò nel 1789 sull'*Aurora,* nave negriera che lasciò per rispondere all'obbligo di leva l'anno 1792: e nella marina di guerra servì come quartier mastro di timoneria. Ma nel 1794 eccolo tornato all'antico mestiere malgrado sia proibito il traffico del *legno d'ebano* da decreto della Convenzione. Chiamato a render conto dell'illecita professione, uscì dalle maglie della rete tesagli dalla giustizia ed armò in corsa il *Modeste* da 4 cannoni di *sei libbre* e 30 uomini, disdegnando fornirsi delle carte legali. Iniziò sullo scorcio del 1795 la sua opera di corsaro.

Fortuna gli arrise e conquistò in pochi mesi quattro grosse navi mercantili inglesi e due piccine. La *Modeste* era stata ribattezzata *Emilie.* Una delle piccole navi inglesi valeva meglio che l'*Emilie,* e poi potea più facilmente ingannare fidenti scafi inglesi veleggianti. Vi trasportò la sua gente, la ribattezzò *Quartier* e con essa catturò il *Triton* nave della Compagnia delle Indie, di 800 tonnellate, 26 cannoni e 150 uomini. Questa è la gran vittoria di Surcouf. Ventisei cannoni e 150 uomini suonano molto bene quando caratterizzano una corvetta di guerra. Ma è probabile che il grosso equipaggio del *Triton* non fosse pratico dell'armi. In ogni modo Surcouf scaltramente abbordò il *Triton* che era all'ancora, mentre la gente pranzava. L'arrivo a Maurizio di tante prede rese assai popolare il nome di Surcouf, ma davanti ai tribunali quella bella roba catturata dall'*Emilie* e dal *Quartier* non muniti di carte regolari, fu giudicata degna del sequestro, e Surcouf si recò in Francia per avvocar la propria causa, e là liquidarongli 600 mila franchi di parte di preda. Ne impiegò parte all'armamento della *Clarisse* di 14 cannoni da 18 libbre e 140 uomini tutti brettoni e normanni, colla quale salpò da Nantes per l'Oceano Indiano nel luglio 1798. Stabilì a bordo la massima disciplina, catturò 10 vele mercantili, sfuggì abilmente alla fregata inglese *Sybille* che l'inseguiva coll'alleviarsi di metà dei proprî cannoni, di tutta l'alberatura di rispetto, allascando sartie e pa-

terassi, togliendo i cunei alle mastre degli alberi, segando l'opera morta, insomma praticando le solite arti onde i negrieri son maestri. Alla *Clarisse,* ch'egli abbandonò, sostituì la *Confiance,* di 18 cannoni e 200 uomini. Con essa catturò 14 vele tra le quali il *Kent* di carico ricchissimo. La *Confiance* la portò in Francia al disarmo nel 1801.

Allorquando Napoleone spedì Linois nell'Oceano Indiano, fu offerto a Surcouf un brevetto d'ufficiale nella marina di Stato. Ma saviamente rifiutò, ed armò invece 3 corsari, riservandosi il comando del più nuovo che battezzò *Revenant,* e che era una corvetta di 400 tonnellate, 18 cannoni e 192 uomini. L'equipaggio di francesi rinforzò di negri, di malesi, e di lascars, i quali racimolò nei varî sorgitori che frequentò lungo le marine dell'Oceano Indiano. Questo spiega l'austera disciplina che Surcouf introdusse sul *Revenant,* la frequenza degli esercizî che imponeva alla gente, l'etichetta che a bordo esigeva. Dice Knox Laughton in un suo bellissimo studio intorno a Surcouf che i premî d'assicurazione pagati solamente in Calcutta nel settembre ed ottobre 1807 per cagion di perdite accadute in quei mesi salirono a 291,256 lire sterline. Ciò palesa che danni recasse al commercio britannico l'opera di Surcouf e dei suoi allievi. La tradizione tuttavia li ricorda nei mari d'Africa e d'Asia; ed il barone di Mandat-Grancey che, in qualità di luogotenente di vascello francese, appartenne alla stazione di Madagascar fra il 1860 ed il 70, riferisce alcuni tra i ricordi della corsa. Ve n'ha uno tragicomico, ma pur così leggiadro, che non resisto alla tentazione di trascriverlo.

Un corsaro fu inseguito da una corvetta inglese che lo sopravanzava in cammino: esaurite tutte le volgari risorse di buttare a mare il peso soverchio, di bagnar le vele per stringerne il tessuto, di allascare sartiame (tutte cose note ai marinarı) balena un'idea al capitano corsaro. Egli ha seco a bordo una dozzina di prigionieri. Fa portare in coperta sei botti e le fa segare in modo da ridurle a grossissime secchie. Pone nella prima due prigionieri inglesi cui consegna una bottiglia di rum e un mazzo di carte, acciò con queste possano passare il tempo: e poi lascia andare nella scia la secchia così popolata. La corvetta inglese, vedendosi passar presso al bordo due compatriotti che urlavano come gabbiani, li ricupera e perde tempo. Poco dopo, una novella offerta agli dei infernali di un paio d'inglesi col solito rum e col solito mazzo di carte, obbliga la corvetta ad un secondo ricupero. Il giuoco ripetuto tre volte salvò il corsaro dalla cattura. L'episodio che narro è uno tra i numerosi, ma acquista colorito speciale per cagione delle carte da giuoco.

Il generale Decaen s'impadronì del *Revenant* reduce da una sua crociera per ridurlo a nave di guerra, ed impose a Surcouf di coman-

dare la fregata *Simillante*, e di ricondurla in Europa. Quivi il capitano ormai apprezzato si diede ad armare corsari anzichè governarli, e n'ebbe 8, le cui gesta la pace troncò. Stabilitosi a St. Malo, Surcouf s'occupò d'armamento pacifico e di un suo cantiere sino alla morte sua occorsa l'anno 1837. Ragion vuole si dica che l'opera di Surcouf a danno d'inglesi fu di gran lunga più efficace che quella dei comandanti delle navi di guerra capitanate da Linois. Lo spirito marinaro discesogli per li rami col sangue di Duguay-Tronin, brillò vivissimo in Roberto Surcouf.

Lo studio retrospettivo sulla grande guerra navale del secolo nostro non sarebbe completo se non dicessi alcunchè intorno ai concetti che predominavano in Napoleone riguardo alla marina. Giudizî del sommo capitano intorno ad uomini di mare del suo tempo si trovano qua e là nel « *Memoriale di Sant'Elena* ». Pur tuttavia è imprudente ritenerli come la eco vera del pensiero napoleonico. In Sant'Elena Napoleone mirò specialmente a circondarsi, per uso dei venturi, d'una olimpica nube. Io ritengo molto più attendibile uno scritto pubblicato nel *Century* (marzo 1893) il quale contiene le memorie rimaste manoscritte del commodoro inglese Ussher. Questi capitanava la fregata *Undaunted* che ospitò l'imperatore nel costui viaggio dalla Provenza all'isola d'Elba. Ussher raccolse dalla bocca dell'Imperatore tutto quanto egli disse conversando intorno alla marina; ed alcuni brani di discorsi riferirò in via sommaria.

È noto che Napoleone non dimise mai il pensiero della rivincita, e neppure la cacciata degl'Inglesi dal Mediterraneo. La scelta di Spezia siccome sede d'arsenale futuro è indizio probante. La immaturità dei suoi stati maggiori navali, la povertà dell'inscrizione marittima ed il tempo che la ricostruzione del naviglio esigeva, fecero aggiornare la data della sanguinosa partita, cui i casi di Russia e di Germania allontanarono indefinitamente.

Do la parola al comandante Ussher.

« L'Imperatore mi disse che i suoi disegni per la marina erano su misura gigantesca; voleva avere *300 vele di linea*. Gli marcai che gli fosse impossibile d'aver marinari per la metà. Rispose che la coscrizione sussidiata dall'arruolamento volontario *aperto in tutta Europa* avrebbe risposto all'uopo; che il *Zuyder Zee* è peculiarmente adatto *per esercitarvi le nuove leve*. Emisi qualche dubbio intorno alla efficacia del sistema di reclutamento che ha la leva a base: mi rispose che sbagliavo e volle la candida mia opinione sulla squadra di Tolone che aveva spesso visto manovrare. I coscritti venivano esercitati durante due anni a bordo di scune sotto i migliori ufficiali stando molto a mare, sia per proteggere il cabotaggio, sia per semplice esercitazione. Egli

non aveva calcolato farne così perfetti marinari, ma ridurli buoni equipaggi delle squadre che intendeva mandare nell'Oceano Indiano ed alle Antille col doppio scopo di addestrare i suoi uomini e di recar molestia alle colonie ed al commercio inglese; contava che ancorchè perdesse qualche vascello, il guadagno v'era ».

Nutriva mediocre opinione della costruzione olandese: « unico uso del naviglio olandese era adibirlo al trasporto dei cavalli; per migliorarlo aveva mandato in Olanda costruttori navali francesi ».... « Considerava Spagna come la naturale alleata di Francia, la nemica d'Inghilterra ». Riguardo ad Anversa esprimevasi così: « Francia senza il possesso d'Anversa non è nulla; perchè, mentre Brest e Tolone sono bloccate, una squadra può essere allestita in Anversa coi legnami provenienti dalla Polonia ». Carezzava il disegno di costruire un cantiere a Bouc presso alle bocche del Rodano, limitando Tolone ad esser porto di allestimento. « Plaudivasi di aver dotato il paese di Cherbourg », e ne disegnò ad Ussher piani e fortificazioni. Ammirava l'etichetta dominante sull'*Undaunted* e si lagnava di non esser riuscito a piegarvi gli ufficiali dell'armata sua. Si compiacque della ricca razione di *cacao* e di *zucchero* distribuita ai marinari della fregata e fu molto meravigliato di udir dall'Ussher che essa era il frutto del blocco continentale il quale aveva fatto diminuire i prezzi delle derrate coloniali sul mercato britannico a segno che or entravano nella categoria delle vettovaglie di bordo. Riguardo alla guerra scoppiata nel 1803 disse: « Malta non fu che il pretesto; vero motivo fu la impossibilità di mettersi d'accordo con lord Sidmouth per un buon trattato di commercio favorevole a Francia; il trattato di Versailles stipulato da Vergennes dopo la guerra d'America era iniquo per gl'interessi francesi; lo rifiutai ».

Parlò di Villeneuve in questi termini: « Non difettava di zelo, nè di talento, ma soggiaceva ad una stima esagerata della marina britannica. Dopo lo scontro con Calder i suoi ufficiali lo pregarono di rinnovar la battaglia ». Considerava Latouche-Tréville come il suo miglior amiraglio.

Concluderò dicendo che dimostrò molta intelligenza di cose marittime, anche di particolari professionali, come per esempio di servizio d'ancore. Al paro di Nelson non professava gran stima per sir Sydney Smith, sì che esclamò: « Que pensez-vous de Sidney Smith amiral dans la Méditerranée! »

Sin qui la eco delle opinioni di Napoleone trasmessaci da Ussher. Ad avvalorarla ed a completarla giunge opportuno l'estratto testuale d'un secondo diario, tenuto da Giovanni Glover segretario dell'amiraglio Cockburn che sul *Northumberland* trasse il vinto Cesare a Sant'Elena.

« Settembre 29-1815.

« Il tempo è stato discretamente bello. Buonaparte fu oggi assai allegro ed ha chiesto varie cose intorno alla marina. Passeggiò per un pezzo coll'amiraglio dopo pranzo, e parlando della marina francese disse che credeva alcuni degli ufficiali superiori buoni marinari, ma niuno di essi riputava buon ufficiale; i migliori erano stati tolti al tempo della Rivoluzione da navi della Compagnia dell'India, e la marina francese agiva poco; gli ufficiali non erano avvezzi al comando in circostanze ardue o gravose, di modo che ogniqualvolta si erano incontrati in casi difficili avevano apparentemente perso la testa, si erano confusi ed avevano fatto precisamente il contrario di quello che avrebbero dovuto. Disse che l'amiraglio Gantheaume non aveva mai errato sinchè egli (Buonaparte) eragli stato a fianco nel ritorno dall'Egitto; ma aggiunse che se l'amiraglio Gantheaume fosse stato lasciato in propria balìa sarebbe stato almeno venti volte catturato, perchè voleva continuamente cambiare la rotta della nave per iscansare questo o quel nemico, ed avrebbe così perduto di notte quanto guadagnava di giorno. Buonaparte aggiunse che per questo egli costringeva l'amiraglio a mostrargli sulla carta la esatta posizione della nave, ed indicargli il pericolo onde temeva; dopo di che egli si assumeva sempre di esprimere all'amiraglio il desiderio che continuasse in diretta linea per Fréjus, alla qual cosa solo attribuiva la salvezza loro. Diceva anche esser un fatto strano che l'amiraglio Brueys, mentre veleggiava per Alessandria, avevagli giusto spiegato l'assoluto svantaggio al quale una squadra avrebbe soggiaciuto ricevendo all'ancora l'assalto da una squadra sotto vela; e pure per quella mancanza di prontezza e di presenza d'animo che il generale aveva mentovata, Brueys aveva poche settimane dipoi sostenuto all'ancora il cozzo di Nelson, perdendovi la vita e quasi l'intera squadra. Ciò per dare un esempio della esattezza delle idee di lui e della inopportunità del suo modo d'agire. Buonaparte assicurava il disastro non sarebbe accaduto (per quel che riguardava il combattere all'ancora) se egli stesso fosse stato presente. Aggiungeva avere osservato particolarmente che gli amiragli francesi avevano nell'entrar in azione perso sempre troppo tempo a far manovre per formar la linea, il che non aveva recato alcun vantaggio. Avea perciò voluto fossero per l'avvenire più avveduti; comandato che, avvicinando il nemico, facessero ai loro sottoposti un segnale acciocchè formassero la linea come meglio conveniva per aiutarsi a vicenda, ed un secondo per incominciar l'azione; e che dopo ciò ogni capitano dovesse esser tenuto individualmente responsabile dell'impegnare in combattimento la propria nave, e del fare il suo me-

glio per danneggiare il nemico; la qual cosa almeno avrebbe impedito ai capitani di coprire le negligenze proprie col far carico di errori ai loro capi; il caso di Dumanoir. Soggiunse che aveva ultimamente risoluto (a meno che casi eccezionali ne facessero una necessità) a non avventurar più navi di linea in mare sino a che non potesse far partire 150 vele dai vari porti, avendo stabilito tutti i suoi piani per raggiunger quel numero. Ed assicurava che, dati gli sforzi che intendeva fare a quello scopo, riputava sarebbe trascorso poco tempo per ridurle al completo; nel frattempo diceva avere deciso di tenere a qualunque costo 10 fregate in mare per formare e migliorare i suoi ufficiali. Aggiunse che quando le sue fregate erano state in viaggi o crociere lontane, esse riputavano finito il pericolo appena s'erano messe in salvo presso la costa francese attraverso alla nostra linea d'incrociatori, ed allora generalmente invigilavano meno ed usavano minori precauzioni. Avea perciò deciso di ordinare a codeste 10 fregate d'incrociare per il futuro solamente nella vicinanza dell'Inghilterra o dell'Irlanda, dove certo avrebbero incontrato nemici, tempo cattivo e coste meno note, il che avrebbe loro fatto tener gli occhi aperti; e quelle scampate ai naufragi od alle catture, avrebbero recato maggior danno al nostro commercio di quello che le fregate francesi avessero mai fatto prima nei mari aperti e nelle latitudini australi. Avrebbe dato ai comandanti di quelle che fossero tornate sane e salve da quel servigio promozioni rapide e laute ricompense, ed avrebbe supplito con altrettante nuove a quelle predate o rotte in costa. Facendogli l'amiraglio osservare che avrebbe, secondo la sua opinione, incontrato difficoltà per indurre marinari ad eseguire cotali disegni, rispose: che per via della leva di marinari validi da poco stabilita in tutti i dipartimenti marittimi della Francia, avrebbe avuto quanti marinari bisognava. Il prodotto ordinario di essa senza niuno sforzo avrebbe dato 20 mila uomini all'anno; e già, per mancanza di navi sulle quali imbarcarli, era stato costretto a formarli in reggimenti a difesa della costa ».

Il periodo che si estende dal 1793 al 1814, tutto assorbito dalla pratica della guerra, non s'attagliava alle lettere: queste chiedono la pace. E loro prima manifestazione fu narrare le vicende della trascorsa lotta. L'amiraglio sir Jahleel Brenton, lord Dundonald, James, Fenimore Cooper contribuirono assai a documentare i fatti storici. Le lettere marine non potevano lì per lì sbocciare in Francia; perchè è raro i vinti narrino le toccate sconfitte. Ma un amiraglio insigne, il Jurien de le Graviere lasciò al figlio Edmondo le proprie memorie preziose che sotto il titolo di « *Souvenir d'un amiral* » questi diè alla luce nel 1859. È potente documento che lumeggia gli errori francesi; e nulla dichiara la ricostruzione della marina tra il 1820 ed il 1848 quanto

la grafica dipintura dell'armata sotto i regimi rivoluzionario e napoleonico.

Al di fuori della storica, nuova manifestazione letteraria fiorì: intendo il romanzo di mare, per opera di Fenimore Cooper, ufficiale della marina degli Stati Uniti, e di Federico Marryat, capitano di vascello della britannica.

Per essa il lettore rivive ai tempi della guerra titanica. Marryat superò il rivale americano, quantunque questi nei « *Two admirals* » riuscisse a cosa oltremodo ardua, intessendo il romanzo *della tattica*. « *Peter Simple* », « *King's own* », « *Frank Mildmay* », « *Mr Midshipman Easy* » sono capolavori che rimarranno, libri sani ed ispiratori di quell'amore per il mare e per la gloria senza del quale non si forma il vero ufficiale di marina. Tien piede a Marryat il suo collega Basil Hall, il cui libro « *Lieutenant and Commander* » è, nel suo genere, un capolavoro.

Albeggiò durante la guerra (e chiese il benefico influsso della pace per maturare) la riforma del motore alle navi. L'anno 1803 Roberto Fulton propose il disegno d'una nave mossa dal vapore. Napoleone commise ad un de' suoi corpi consultivi di riferire sul quel trovato. I corpi consultivi spesso errano e nel caso specifico la relazione non intese la vastità della scoperta di Fulton. Nel 1807 un battello a vapore dello stesso Fulton percorse l'Hudson da Nuova York ad Albany. Nel 1811 fu varato sul fiume Clyde un battello a vapore inglese che aveva la forza di tre cavalli. E finalmente, nel 1816, in Francia si formò la prima Compagnia di *battelli a vapore*. Per ora accenno; più innanzi parlerò più in lungo del ritrovato.

Questo che doveva ridonare alla nave la sua autonomia, restituire al mare la essenza della vecchia tradizione remiera, uccidere infine la vela e la sua tattica, segna l'aurora di periodo novello della storia navale.

Nella cronistoria del mare trova il suo luogo la misura politica colla quale Napoleone volle imbrigliare la Gran Bretagna, intendo il blocco continentale. Il prepotente Cesare con decreto dettato in Berlino il 21 novembre 1806 proibì alla Francia ed alle potenze a lei collegate, nonchè alle regioni calpestate dai proprî eserciti, ogni traffico coll'Inghilterra ed ogni introduzione nei porti di mercanzia inglese.

Più tardi impose a tutti i vinti ed alla Russia, amica temporanea e mal fida, la misura che, assolutamente dispotica, sembrò validissima a ruinar commercio ed industria dell'Inghilterra. Non lo fu; le merci che non entravano per la via della dogana sgattaiolarono per quella del contrabbando; e se i miei lettori vorranno leggere gli scritti di Riccardo Cobden, apostolo del libero scambio, vi riscontreranno abbondantemente le prove che, durante il regime del blocco continentale,

le merci inglesi penetrarono (per via de' contrabbandieri) nel continente in quantità maggiore di quello che vi penetrassero prima della rivoluzione francese. Sotto il punto di vista navale militare il blocco continentale ha importanza rimarchevole; per esso crebbe vigorosa una novella manifestazione dell'energia marittima che fu appunto il contrabbando, donde un piantonaio di buoni marinari nelle persone dei contrabbandieri.

Nei trambusti politici e nelle guerre prolungate il mantenere la polizia dei mari è ardua cosa. Sul torbido orizzonte spunta allora il pirata; e dopo le guerre napoleoniche la pirateria attecchì nel Mediterraneo per opera di Barbereschi e di Greci, nella Malesia per opera degl' indigeni di quel vasto arcipelago. Nella Cina e nelle Isole di Sulu era tradizionale; nel mare delle Antille, dove sembrava morta coi celebri filibustieri, rinacque. Furono pirati molti che non n'avevano l'aspetto esteriore, e certa gente navigava con due bandiere, una francese e l'altra inglese; e predava sul mare quando il predare veniva a taglio. La pace fu il rimedio; e siccome l'Inghilterra ebbe nella polizia dei mari un nuovo modo di esercitare quel diritto di visita che le stava tanto a cuore, di buon grado consentì a purgar dai pirati, ed a proprie spese, ogni mare.

III. — Le condizioni che il vincitore impone al vinto sotto la minaccia del filo della spada sono effimere, perchè è costume del vinto studiar sottilmente la maniera di sottrarvisi. Così la limitazione del naviglio cui Inghilterra forzò Francia ebbe effetto transitorio.

I Borboni restituiti serbarono le prefetture marittime impiantate dal Décrès nei capiluoghi di Cherbourg, Brest, Lorient, Rochefort e Tolone. Tennero per inscritto marittimo ogni uomo de' luoghi della costa e del corso dei fiumi sino al limite dove la massima marea di primavera risale; legge antica di Colbert, rimaneggiata da Napoleone. I principi Borboni tornarono seguìti dagli emigrati di un tempo onde fu giuocoforza ricompensare la fedeltà colla reintegrazione nel grado. Si mandarono in ritiro, od altrimenti si scacciarono, gli uomini del regime repubblicano o dell'imperiale che s'erano dimostrati troppo teneri del trascorso periodo: ed i superstiti della marina del re Luigi XVI, che durante gli anni dell'esilio avevano perduta ogni dimestichezza col mare, li surrogarono. A questo modo la marina si uccideva. La tela ond'Eugenio Sue intessè il romanzo « *la Salamandre* » è la eco di condizioni morali che furon vere. Ma nè la Francia poteva rimanere senza marina, nè i Borboni (tanto di essa curanti) potevano prestar mano alla sua distruzione. Nel 1818, essendo ministro il barone Portal, fu dimostrata davanti alla Camera l'insufficienza del bilancio di *quarantaquattro* milioni insino allora annualmente allogato. Le Camere ed

il Portal si accordarono sopra un disegno organico di 40 vascelli di linea, di 30 fregate e di 80 navi minori. Clermont-Tonnerre, Chabrol, Hyde de Neuville e d'Haussez (successori del Portal) ne calcarono le orme, dimodochè, scoppiata la guerra franco-spagnuola nell'anno 1823, il contramiraglio Duperré (l'eroe del Grand-Port dell'isola di Francia) capitanando 60 navi bloccò la costa iberica; e coadiuvando l'esercito, ebbe parte onorevole alla campagna che la resa di Cadice ultimò; la quale campagna, quantunque non si raccomandi per vistose fazioni fu notevole per zelo di ufficiali e di marinari. L'anno seguente il contra-miraglio Jurien de la Gravière comandò la prima *squadra permanente di evoluzione* che fu composta di 11 navi e veleggiò alle Antille a distruggervi i pirati che infestavano quel mare.

L'anno 1815 segna la chiusura della nimicizia tra Inghilterra e Francia; inizia l'era della mutua rivalità marittima; la quale, non esplicandosi più sui campi di battaglia, si è manifestata e tuttora si manifesta nella nobilissima tenzone del progresso scientifico: ostinate avversarie tra il 1337 ed il 1453, nuovamente nemiche mortali dal 1688 al 1815, con corti intervalli di pace che ponno a mala pena dirsi tregue, le due maggiori nazioni marittime rivali nel colonizzamento dell'Asia e dell'Africa hanno dal 1815 al giorno d'oggi seppellito le ire secolari, e nella pace raddoppiata la popolazione, centuplicata la ricchezza. Ma siccome non merita il beneficio della pace chi non è forte, durante questi ultimi ottant'anni la vinta di Trafalgar ha migliorato le sue armi navali. La seguente tabella comparativa che si estende dal 1835 al 1859 illumina l'opera dell'Inghilterra per assicurarsi il predominio navale, e della Francia per tenerle piede. Per amore di brevità le somme dei bilanci consuntivi vi sono date coll'approssimazione del milione di lire, e quelle della gente sotto le armi coll'approssimazione del migliaio d'uomini.

ANNO	BILANCI IN MILIONI DI FRANCHI		FORZA IN MIGLIAIA D'UOMINI	
	Inghilterra	Francia	Inghilterra	Francia
1835	106	55	26	16
1836	113	61	30	21
1837	120	59	31	24
1838	120	64	32	24
1839	131	70	35	25
1840	146	88	38	33
1841	170	114	41	40
1842	170	117	43	36
1843	159	90	40	31
1844	156	97	38	30
1845	173	96	40	29

ANNO	BILANCI IN MILIONI DI FRANCHI		FORZA IN MIGLIAIA D'UOMINI	
	Inghilterra	Francia	Inghilterra	Francia
1846	195	118	43	31
1847	200	129	45	32
1848	198	125	44	29
1849	174	98	39	27
1850	161	85	39	25
1851	146	82	39	22
1852	166	87	41	25
1853	166	99	46	29
1854	305	178	61	49
1855	475	218	68	54
1856	400	208	61	41
1857	260	127	54	30
1858	251	133	56	30
1859	277	208	72	38.

Codesti bilanci sembrano meschini se paragonati agli odierni: dovrò rammentare che per l'anno fiscale 1892 salì a 255 milioni il bilancio navale in Francia ed a 356 in Inghilterra?

Tra i benefici effetti di una pace lungamente desiderata bramo segnalarne due che riguardano la storia navale. L'uno è il rinvigorimento del traffico che le crociere di blocco avevano interrotto dovunque, e che rifiorì. Le derrate coloniali accumulate nei porti inglesi si sparsero sul continente e mercè l'unico naviglio commerciale europeo rimasto incolume, l'inglese. Traggo dall'opera « *Les flottes rivales* » del Pène-Siefert che nel 1793 la bandiera britannica copriva 16,816 scafi della stazzatura di 1,598,758 tonnellate: nel 1814 i primi salivano a 24,441, le seconde a 2,616,965.

A questo riguardo è interessantissimo sfogliare la « *Gazzetta di Firenze* » dell'anno 1814, la quale sino al 3 febbraio porta ancora il titolo di « *Giornale del dipartimento dell'Arno,* » e non segnala veruna notizia d'approdo di navi commerciali in Livorno. Ma appena i disastri napoleonici chiudonsi con l'abdicazione, ecco il traffico che ricomincia. Non v'ha numero della « *Gazzetta* » che non segnali arrivi di caffè, zucchero, pepe garofanato, pimento, cacao, rum, piombo, indaco e droghe in quantità considerevolissima.

L'altro benefico effetto ritrovo nella punizione inflitta ad Algeri da lord Exmouth comandante della squadra inglese del Mediterraneo e dall'amiraglio olandese Van der Capellen.

Restituito l'ordine e ristabilita la pace in Europa, la pirateria barberesca non poteva nè doveva sussistere. Aveva durato sì a lungo

per cagione dei dissidi tra Inghilterra, Francia e Spagna. Ed infatti ogniqualvolta le costoro armate non erano impegnate in guerra grossa tra loro, adoperavano il cannone per qualche *punizione* — era il termine diplomatico — d'Algeri. Quando dicesi Algeri si può leggere comodamente Algeri, Tunisi e Tripoli, poichè i tre stati corsaleschi seguivano consuetudini compagne. Lungo l'Oceano i corsari Salettini, e quelli di Rabat, provavano di quando in quando l'ira delle marine europee. Ma le saltuarie punizioni, le mutue gelosie, gli intrighi di consoli rivali, tutto insomma contribuiva a che i principati barbereschi recassero danno continuo al commercio. Basti a questo proposito che allorquando lord Exmouth impose al dey d'Algeri i suoi voleri in seguito alla battaglia onde tra breve dirò, 1200 schiavi cristiani furono sciolti dalle catene, ed il dey dovè restituire 382 mila dollari ricevuti come riscatto di prigionieri sardi e napolitani che egli non avea punto liberati, quantunque avesse intascato il denaro.

Algeri *la bianca* o *la guerriera* era molto più fortificata sotto il dominio musulmano di quel che non sia sotto il dominio francese. Era una Gibilterra, e si comprende agevolmente come contro quelle munite mura si fossero spezzati nella state del 1783 gli sforzi dell'ammiraglio spagnuolo Barcelo che pure avea condotto seco 4 vascelli, 4 fregate, 3 brigantini, 3 palandre, 9 sciabecchi, 3 galeoni, 4 incendiarie, 4 trasporti, 19 lance cannoniere, 20 bombardiere, 10 lance d'arrembaggio, un feluccone ed uno *scampavia;* il qual genere di navicella sottile ha cagionato la introduzione del nostro dizionario navale della voce *scappavia.* Ecco la lista degli afforzamenti d'Algeri. A settentrione della città in batterie situate a mezza costa del monte 80 cannoni ed 8 mortai. Contro di questa roba le navi non potevano far nulla: tra il muro settentrionale della città ed il celebre molo, altri 20 pezzi. Il molo aveva alla sua estremità boreale una batteria semicircolare a due ranghi di fuochi con 44 pezzi; poscia veniva la batteria del Fanale con tre ranghi e 66 cannoni, fiancheggiata da 4 altre batterie a due ranghi ciascuna, irte in tutto di 60 bocche a fuoco. A mezzogiorno di codesto sistema distendevasi il molo tracciato e costruito da Ariadeno Barbarossa, lungo il quale erano posti qua e là in batteria parecchi cannoni da 80 libbre di palla, e di non comune lunghezza. Dalla parte di Bab-Azoun, alla base del secondo molo, e giusto sotto il forte detto dell'Imperatore, stava la batteria del *Mercato del pesce* di 15 pezzi disposti a tre ranghi, ed anche quest'opera era fiancheggiata da altre minori. Calcolando dunque le sole opere del fronte di mare, esse mostravano le bocche minacciose di circa 300 pezzi.

Lord Exmouth partitosi da Gibilterra il 14 d'agosto 1816 con 6 vascelli, 4 fregate, 5 brigantini, 4 bombardiere, ausiliate da 5 fregate ed

una corvetta olandesi del vice amiraglio Van der Capellen, fu in vista di Algeri all'alba del 27, e mandò una lancia parlamentaria al dey per chiedere a nome del proprio sovrano: 1° la liberazione di tutti gli schiavi cristiani esistenti nella signoria di Algeri; 2° la restituzione integrale delle somme sborsate dai governi di Sardegna e delle Due Sicilie; 3° l'obbligo di conchiuder la pace col reame d'Olanda; 4° la liberazione immediata del console britannico e di due equipaggi di lancie distaccati dal vascello inglese *Prometheus*. La risposta si faceva attendere, il vento era favorevole, Exmouth alle 2 e 35 minuti alla testa della sua colonna diè fondo a 40 metri dalla testa del molo, e le altre navi andarono ciascuna a pigliare il posto che era stato loro prescritto. Certi colpi di cannone sparati contro gl'Inglesi furono il segnale dell'apertura del combattimento; che fu condotto con vigore sino a notte inoltrata mentre che le navi minori s'impadronivano ed incendiavano una fregata algerina. Alle 10 di sera i forti della città tacquero. E verso mezzanotte la brezza avendo soffiato da terra, gl'Inglesi uscirono fuori tiro. La perdita totale fu di 128 morti sulla squadra inglese, di 13 sulla olandese: 690 i feriti sulla prima, 52 sulla seconda. La distruzione di naviglio nemico fu notevole; salì a 4 grosse fregate, a 5 belle corvette, a 30 navi minori, nonchè ad una quantità di scafi mercantili e di materiale portuario. Il dey consentì pochi giorni dopo all'esigenze di lord Exmouth e da quel giorno la potenza d'Algeri ricevette tal scossa che agevolmente si comprese come i suoi giorni fossero contati.

Meno pronto che in Francia il risorgimento della marina in Ispagna, per cagione delle strettezze erariali: commisurato ai bisogni di protezione del commercio, dovunque altrove, salvo che in Russia. Quivi la marina crebbe in modo sproporzionato allo sviluppo delle coste, ma in equo rapporto delle ambizioni nazionali.

IV. — Le colonie americane di Spagna avevano durante il principato forastiero scosso qua e là il giogo della metropoli, la quale si accinse a riporle in obbedienza. Già sino dal 1808 il vicereame della Nuova Castiglia s'era ribellato; ed un francese per nome Brion aveva in Cartagena delle Indie radunata una squadretta colla quale era riuscito a vincere gl'incrociatori spagnuoli. Correvano luttuosi per questi i tempi, e si registrano esempli frequenti di perdite assolute di navi uscite a mare dagli arsenali in condizioni così meschine da affondare sotto vela non lungi dal porto. Su altre navi gli equipaggi si ammutinarono; e se questo non diè origine alla pirateria americana, certo contribuì a che si distendesse. Nè altrimenti poteva accadere, allorchè si pensi che il governo di Madrid, per reclutare equipaggi, vuotava le carceri. Ribellatasi Buenos Ayres nel 1816 ed il Cile nel 1817, domare

que' lontani avversarî doventò opera difficilissima, perchè bisognava tener loro testa ad un tempo nel Mar delle Antille (dove l'Avana era il quartier generale spagnuolo), nel Rio della Plata e nel Pacifico. Quivi il Callao, rimasto fedele, era insieme porto di armamento e base d'operazione. Nel Mar delle Antille e nel Pacifico la guerra divampò. Nell'America centrale all'amiraglio Brion erasi congiunto Simone Bolivar, l'iberico Washington: riuscì ad entrambi l'incendiare certe navi spagnuole che stavano ancorate presso all'isola Margarita; correva il luglio del 1817.

I Cileni, armate in guerra alcune navi mercantili, le affidarono al loro concittadino Blanco Encalada che acclamarono amiraglio, uomo di buon conto che formò stati maggiori un po' compositi, scegliendone gli ufficiali nello stuolo di venturieri inglesi, francesi ed americani che la bufera politica degli ultimi vent'anni aveva disperso qua e là.

Lord Tomaso Cochrane, cui un processo infamante e forse immeritato (al quale non fu estraneo il radicalismo che professava in Parlamento) aveva privato del grado militare, degli onori cavallereschi e della libertà personale, non appena uscito di carcere fu invitato da un agente dell'insorto Cile a pigliarvi servigio. Trasse seco alcuni venturieri come lui, antichi compagni d'armi che per il disarmo delle navi poltrivano in ozio increscioso. Alla fine di novembre del 1818 eccolo in comando, col titolo di vice amiraglio, di 3 fregate e d'una corvetta. Giunge a sapere che il *San Antonio,* vascello a due ponti spagnuolo con molto numerario a bordo, preparavasi a lasciare il Callao per Cadice; e va in crociera nella speranza d'intercettarlo. Fallitogli il colpo, medita allora sorprendere 2 fregate, una corvetta, 4 brigantini ed una squadretta di cannoniere e 3 legnetti mercantili armati in guerra che stanno al sicuro ancorati sotto le batterie di Callao, guarnite di *centosessanta* pezzi. Le navi ne avevano *trecentocinquanta,* mentre tutte le forze di Cochrane incavalcavano *centotrentaquattro* bocche da fuoco! Veramente Cochrane sui proprî cannoni non faceva gran conto, tanto che aveva disegnato di adoperare l'arma bianca, cui in special modo riponeva fede. La nebbia gl'impedì raggiungere l'intento; e quando dessa svanì, gli Spagnuoli scorsero i loro avversarî sotto vela, ed il fuoco si aprì d'ambo le parti con perdite gravissime spagnuole. In un certo stadio di questa giornata (29 febbraio 1819) Cochrane colla fregata amiraglia *O' Higgins,* così chiamata in onore del presidente della repubblica, combattè solo contro buona parte delle forze nemiche. Gli Spagnuoli, ammirandone l'ardimento e la tenacia, lo soprannominarono da quel giorno in poi *el Diablo.* Dell'effetto morale ottenuto ei trasse largo partito. Infatti il 1° marzo, traendosi seco una cannoniera ch'è riuscito a catturare, s'impadronisce dell'isola di San

Lorenzo che giace poche miglia a mezzogiorno del Callao; a suo agio la munisce, impiantandovi persino uno stabilimento pirotecnico, inteso a fornire i materiali per il meditato incendio della squadra spagnuola. Il mio lettore non ignora quanto lord Cochrane si compiacesse dell'uso di navi incendiarie. Volle ripetere a Callao ciò che in certa misura eragli riuscito alla Rada des Basques. I preparamenti chiesero 90 giorni;

Lord Tomaso Cochrane.

e nel frattempo, con alcune navi uscite in crociera, carpì 130 mila dollari al nemico; poi diede il sacco a Paita e ritornò a mezzo giugno a Valparaiso per ordinare maggiori forze per il secondo assalto del Callao. Così questo valentissimo intendeva la guerra marittima nella sua essenza, accoppiando alle gesta grosse della guerra campale quelle della piccola che sono di singolare efficacia.

Il 12 settembre, con Blanco a luogotenente, *el Diablo* salpò seguito da 3 fregate e 4 corvette sulle quali alcune compagnie di fanti erano state imbarcate. Il 30 settembre la squadretta entrò nel porto di Callao. La nave capofila aveva alla maestra bandiera parlamentaria; una lancia se ne distaccò per portare al Vicerè un cartello di sfida, che invitavalo a mandar fuori il suo amiraglio con egual numero di

navi; la manovra nascondeva un tranello; e nella lancia vi era anche una racchetta alla Congrève che l'ufficiale di comandata doveva far vedere al Vicerè come esempio delle armi onde *el Diablo* intendeva valersi. Il Vicerè rispose assennatamente al parlamentario un laconico *No!:* meglio avrebbe fatto se avesse anche tenuto prigioni il luogotenente di comandata ed i suoi uomini.

Qui è d'uopo dichiarare il disegno d'attacco. Le fregate *O'Higgins* e *San Martin* e la corvetta *Lantaro* dovevano ancorare parallelamente alla fronte di battaglia nemica. Il maggiore Miller doveva ancorare una zattera (sulla quale era disposto un mortaio) all'estrema sinistra della linea spagnuola verso la spiaggia di Boca Negra che, come tutti sanno, è presso la foce del Rimac. Tra la *O' Higgins* e la zattera di Miller doveva ormeggiarsi una seconda zattera tutta guarnita di racchette; la direzione del lavoro era qui affidata al tenente colonnello Charles. All'estremità di maestro della rada il *Galvarino* e l'*Araucano* (due corvettine) dovevano, ancorate, appoggiare con fuoco nutrito l'avanzarsi di 2 incendiarie; poi metter sotto vela ed insieme alla fregata *Independencia* tenersi pronte a precludere la fuga alla squadra spagnuola in caso osasse salpare. Il *no* del Vicerè fe' mutar consiglio a Cochrane il quale andò a dar fondo con tutte le navi, salvo l'*Independencia,* al sorgitore di San Lorenzo; d'onde alla notte sopra il 2 ottobre muovere per i posti di battaglia. Difatti all'ora designata Cochrane condusse all'assalto le navi. Lo attendevano molte disillusioni; le racchette, opera di mani inesperte, erano difettose; il paiuolo del mortaio si scassinò, e quando spuntò l'alba le perdite avevano turbato l'animo degli assalitori. A dimostrare la gravità di questa ostinata battaglia dirò che il *Galvarino* ebbe 40 proiettili nello scafo, quantunque si combattesse di notte, quando (com'è noto) la punteria è cosa oltremodo incerta. Le operazioni di vario genere continuarono sino al novembre. Allora Cochrane e Blanco dopo aver corso la costa peruviana e molto danneggiatala, tornarono a Valparaiso. Gl'insorti non eran ricchi di materiale di guerra e gli Spagnuoli possedevano tuttavia la fortezza di Valdivia. Sta questa fortezza entro un *fiordo* della frastagliata costiera del Cile meridionale. Nel 1820 Cochrane con 3 navi la prese di assalto e fornì così ai repubblicani *128 cannoni, 1000 quintali di polvere, 170 mila cartuccie a palla* e *10 mila proiettili.* Quale ostinato guerriero fosse *el Diablo* lo dice quanto segue: a mezzo viaggio per causa d'investimento sopra una secca la sua nave aveva sette piedi d'acqua in sentina. L'amiraglio che aveva porti sottovento dove poggiare e riparar l'avaria, pur nondimeno intrepidamente procedè e raggiunse il sorgitore di Valdivia alla meglio. Là mise tutta la sua gente a terra per l'assalto alla fortezza, non curando affatto che l'unica polvere asciutta

di bordo fosse quella delle cartucciere, poichè il resto era stato dall'acqua allagato.

La conquista di Valdivia procurò entusiastiche accoglienze a Cochrane sì in Valparaiso che in Concepcion; ed anche somma invidia. È purtroppo vero che molti difetti oscurarono le singolarissime doti di quel grande marinaro che fu imperioso, violento ed insaziabile. Tra discordie, intrighi, lagnanze d'ogni genere, riprese con gioia i suoi disegni contro Callao. Quantunque le fortificazioni fossero state aumentate sì che ora *trecento* pezzi vi stavano in batteria, malgrado che la fregata spagnuola *Esmeralda* fosse ancorata sotto la bocca dei cannoni, Cochrane volle impadronirsene colle lance; anzi perfettamente vi riuscì la notte del 5 novembre. Siccome è prudenza attenersi in siffatti casi piuttosto alla narrazione di neutro testimonio oculare che a quella dei combattenti, stimo opportuno riferire la cattura dell'*Esmeralda* colle parole di Basilio Hall allora capitano del *Conway*, fregata inglese ancorata al Callao.

« Il porto interno era difeso da una catena di fortificazioni ammirevolmente costruite e che portavano il nome collettivo di *Castelli del Callao.* Le navi mercantili, nonchè la *Esmeralda* di 40 cannoni e 2 corvette, erano ormeggiate sotto la bocca dei pezzi al di dentro di un semicerchio di 14 barche cannoniere, e di una travata di abeti di rispetto legati insieme. Lord Cochrane, essendo prima ito di persona ad ispezionare quelle difese, si decise alla impresa disperata di catturare la fregata spagnuola quantunque la sapesse parata ad ogni evento. Il nobile lord l'assalì con 240 volontarî raccolti dai varî legni della squadra, e disposti in 14 lance scompartite in due divisioni, l'una sotto gli ordini del comandante Crosbie, l'altra sotto quelli del comandante Guise. A mezza notte le lance si aprirono un varco nella travata. Lord Cochrane che era in capofila saltò a bordo della barca cannoniera più prossima, e ponendo la propria pistola alla gola dell'ufficiale che la governava gli offrì l'alternativa del silenzio o della morte. Lo spagnuolo preferì il silenzio ed ambo le divisioni proseguirono. Il primo a salire a bordo all'*Esmeralda* fu Cochrane; la sentinella di prora gli sparò una fucilata che lo ferì nella coscia; ma fu uccisa dal padrone della baleniera dell'amiraglio. In quel mentre Guise da prora e Crosbie da poppa invadevano la fregata, l'equipaggio della quale resistè per circa mezz'ora. Intanto che sul ponte si combatteva, Cochrane faceva tagliare gli ormeggi e disponeva perchè le lance rimorchiassero fuori la *Esmeralda.* Questa perdita fu colpo mortale alle forze spagnuole nel Pacifico, perchè a malgrado rassegnassero ancora 2 fregate ed altre minori navi, non osarono mai più uscir fuori e lasciarono Cochrane padrone assoluto della costa ». Durante il fuoco che le batterie aprirono contro il largo, la

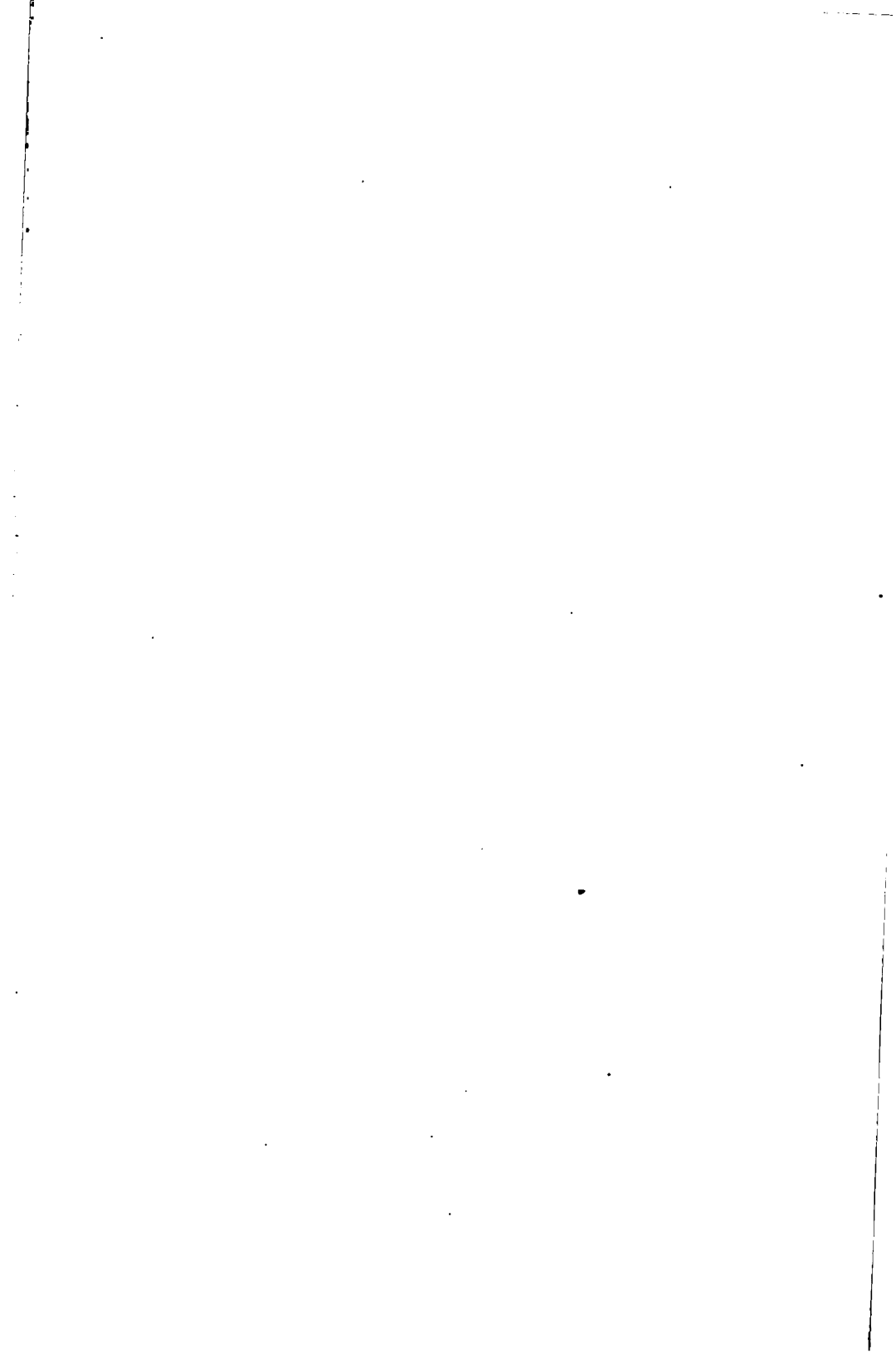
fregata americana *Macedonian* e la inglese *Hyperion* che non volevano servire di bersaglio agli Spagnuoli avevano alzato i fanali di posizione; lo scaltro Cochrane ancor esso li alzò sull'*Esmeralda* rimorchiata e sulle altre navi cilene; per conseguenza le batterie nel dubbio tirarono a tutte; e per una strana circostanza le navi neutre ricevettero la maggior parte dei proiettili. La dimane poi, non si sa come, gli Spagnuoli immaginarono che la *Macedonian* fosse stata complice di Cochrane; e quando una lancia di questa fregata accostò al molo per comprare i soliti viveri freschi, l'equipaggio ne fu a furia di popolo malconcio. Cochrane, tratta trionfalmente nel porto di Ancon la sua preda il 15 di novembre, tornò poi al blocco del Callao, sempre sperando snidarne il nemico. Adoperò (tra gli altri strattagemmi) quello di condurre la sua divisione attraverso il passo di Boqueron che separa l'isola di San Lorenzo dalla terraferma; gli Spagnuoli credevano non fosse profondo abbastanza; ma avevano fatto il conto senza la prudenza somma che lo scaltro scozzese accoppiava all'audacia; la notte antecedente egli era andato in persona a piombinare il Boqueron. Quando la dimane gli Spagnuoli lo videro veleggiare in quelle acque credettero di averlo a salvamano e mandarono fuori il barchereccio armato. Fu ventura che potessero tornare rapidamente indietro forzando di vele e di remi, perchè Cochrane, girando di bordo, cercò di catturarli tutti. Con questo episodio chiudo la narrazione della guerra d'indipendenza cilena e delle geste di lord Cochrane che tra breve additerò amiraglio brasiliano e poscia ellenico.

V. — Valico l'Atlantico ed entrato in Mediterraneo m'affaccio al classico Egeo; ecco, vi risorge la marina greca, legittima figlia dell'ellenica antica, onde avrà pregi e difetti.

La marina turca volgeva in piena decadenza: la umiliazione inflittale dall'amiraglio inglese Duckworth quando sforzò i Dardanelli lo dichiara. Come Alì, bascià di Giannina, mirando a farsi sovrano indipendente, mostrasse proteggere i Greci cristiani dopo esserne stato acerbo nemico, come per questo tiranno albanese rigermogliasse tra i Greci la pianta di libertà, non è mio scopo raccontare. Mahmoud II nella primavera del 1821 spedì il capoudan bey (vice amiraglio) con una squadra perchè s'impadronisse della Prevesa e delle altre fortezze della costiera, un tempo venete, ora d'Alì bascià. Gli eserciti turchi campeggiando in Morèa fomentarono parziali sommosse capitanate da vescovi ed arcivescovi. Il divano vi rispose col trucidare il patriarca di Costantinopoli. Allora la rivolta fu unanime e giganteggiò.

Chi, uscito dal golfo di Nauplia, voglia metter prora per Capo Colonna e, contornatolo, proseguir pel Pireo, incontra prima l'isola di Spetzia, che un breve passo d'acqua separa dall'Argolide, poi quella

Vascello a tre ponti a vela verso il primo quarto del presente secolo.

(Da un acquerello dell'autore).

d'Hydra. Volga ora per levante ove emergono dal flutto le Cicladi; ed oltrepassatele, prima di avvistar Scio, ecco che incontrerà Psara, isoletta petrosa e sterile. Da Spetzia, da Hydra e da Psara la marina ellenica moderna trae origine. Ivi libertà l'ha cullata.

Gl'Hydriotti, i migliori navigatori dell'Arcipelago, armatori di molti legni, con capitale di circa 40 milioni di dracme, si erano impadroniti del commercio del Levante. Sobrî, economi, solerti, contenti di tenue mercede, niuno poteva contender loro il primato del buon mercato de' noli. Li governava un senato cui presiedeva il capo eletto dai capitani mercanti e confermato a vita dal sultano; le leggi commerciali francesi li reggevano. Correva loro l'obbligo consegnare al capoudan bascià l'annuo tributo di 500 marinari che dovevano pagare ed equipaggiare a proprie spese. Il nome di codesto tributo suonava odioso: « riscatto della testa ». Gl'Hydriotti ripartiti sulle navi del Padiscià vi attendevano agli ufficî di timonieri, di piloti e di gabbieri guidati da proprio capitano cui erano diniegati gli onori del casseretto.

Il capoudan bascià andava ogni anno in volta per raccogliere i tributi dell'isole accompagnato dallo stuolo dei segretarî, dei dervisci, degli astrologi, dei musici, dei saltimbanchi, dei comici, degli indovini e dei carnefici. Botteghe di caffè ingombravano i varî ponti senza che niuno curasse il pericolo d'incendio. Ogni sera si buttava l'ancora per più comodamente riposare. Oh! ombre gloriose di Barbarossa, di Dragut, e di Lucciali, di Mezzomorto e di Hassan, a questo era ridotta la vostra marina! Pure la vita degli Hydriotti non era dura, nè a bordo delle navi, nè all'isola, le cui imposizioni salivano al 2 per cento; e la quota bastava per le pubbliche scuole, il lazzaretto e gli ospedali. Gli abitatori erano 35 mila. Una lor canzone popolare diceva: « Hydra non ha campagne, ma brigantini; il mare è il suo reame, ha i nocchieri a lavoratori; Hydra miete in Egitto, s'arricchisce in Provenza e vendemmia sulle colline dell'Ellade e della Morea ».

In condizioni analoghe volgevano Spetzia e Psara. L'odio degl'isolani per Alì Tebeleni era così intenso che volonterosi avevan contribuito 300 marinari all'armata del capoudan-bey per aiutarlo ad espugnar la Prevesa. Ma ecco che un messo de' Greci continentali avvisa il senato d'Hydra che i Turchi hanno malmenato i loro cari a colpi di frusta. Contemporaneamente un messaggio dei tetrarchi di Psara annuncia: « Non v'è tempo da perdere, il divano ha deciso il disarmo dei Greci dell'isole; voi non soffrirete che ci spoglino dei nostri 400 cannoni, dei 60 mila fucili, delle polveri, frutto di lunghe economie. Noi alziamo lo stendardo della Croce. Imitateci ».

Lazzaro Condurioti presidente d'Hydra il 28 aprile del 1821 proclamò *la signoria della Croce* e chiamò alla *epanastasia* (che è quanto

dire la rivoluzione) tutti quanti gl'isolani. Risposero degnamente alla nobile chiamata gli amiragliati di Psara e di Spetzia. Condurioti ed Orlando, ambo hydriotti, somministrarono alla lega 10 navi per uno e firmarono per un tributo personale mensile di 56 mila dracme sinchè durasse l'armamento. Giacomo di Nicola Tombasis, capitano del brigantino il *Temistocle* da 16 cannoni fu nominato amiraglio col classico nome di *navarca;* ecco il giuramento che prestò innanzi al popolo radunato:

« Io giuro in nome del Dio vero, protettore supremo della giustizia, spavento degli scellerati, sul santo libro degli Evangeli; in nome della libertà, e per la rigenerazione della patria, in presenza dei magnanimi capitani d'Hydra, adempire le seguenti promesse le quali mi vengono dal Senato suggerite.

« Io accetto il provvisorio titolo di navarca d'Hydra per la campagna or decretata dietro unanime voto dei miei concittadini e capitani. Prometto combattere con tutto l'amor patrio e l'ardore onde sono invaso. Prometto obbedire agli ordini del consiglio, dirigere le navi a me confidate dovunque sarà conveniente, rispettare a bordo dei nemici la roba degli innocenti compatriotti nostri, degli europei, ed ancora quella dei musulmani allorchè essi ammaineranno bandiera senza opporre alcuna resistenza ».

Giacomo Tombasis mise subito alla vela, toccò le varie isole dell'Arcipelago chiamandole alla rivolta. Aderirono Psara, Spetzia, Andros. Il 10 maggio, i capitani Pinoxis e Sachturis s'impadronirono di una nave turca ricchissima dove predarono parecchi milioni tra ori e gemme. Così per sopperire alle spese di navi e di uomini gl'insorti ebbero anche il danaro; i tre elementi necessarî alla guerra non facevano adesso difetto. Spetzia spedì a Tombasis 10 navi armate di 640 marinari. Bobolina, vedova da sette anni di un capitano trucidato dai Turchi, ricchissima, prestantissima e robusta quanto un uomo, armò a sue spese 3 legni e ne prese il comando. Non pare egli di vedere a distanza di secoli ricomparire Artemisia? Micone, anticamente famosa per la bontà dei suoi fichi, spedì all'armata 22 legni guerniti di 132 cannoni. Modona Maurogenia, bellissima fanciulla, che giurò sull'altare di non andare a marito se non quando la Grecia fosse libera, regalò un legno armato. Batinos armò 4 legni; era terra povera e fornì anche 2 vecchie tartane da ridursi ad incendiarie. Andros, Santorino, Zea e Paros gareggiarono in devozione alla causa santa.

I Greci di Zante spedirono più che due milioni di franchi; Cefalonia mandò cannoni, armi, ed equipaggiò a sue spese 490 uomini. Leucade ed Itaca 145 uomini, polvere e munizioni. Invano gl'Inglesi, protettori delle sette Isole Ionie ed amici ai Turchi, tentarono col rigore impe-

dire che i cittadini aiutassero gli isolani dell'Arcipelago. L'amor di patria tutto vinse.

Correndo il 1821, la Turchia rassegnava 17 vascelli di linea, 7 fregate, 5 corvette e qualche brigantino. Non teneva più galere e galeazze nel Mar Bianco. La rivolta dell'isole tolse ai Turchi i migliori marinari; ed il capoudan bascià per completar l'armamento ricorse agli arruolamenti tra cristiani occidentali; donde equipaggi raccogliticci. Salvò l'onore ai Turchi l'intervento in loro pro dei marinari barbereschi e più tardi l'arrivo della squadra egiziana, sorta recentemente per opera e volontà di Maometto Alì bascià d'Egitto. Quest'uomo, cui certo non mancò talento, aveva con rapidità eccessiva creato un'armata provinciale onde Livorno era stato il cantiere. Aveva obbligato i fellahs a studiare lo scibile marinaresco a colpi di *courbasch*. È vero che le sue fregate erano di legname fresco, e l'arte nautica dei suoi capitani appiccicata collo sputo; ma pur nondimeno l'Egitto a suo tempo procurò al divano un rinforzo notevole.

Ricapitolo. Dalla parte musulmana ecco la squadra turca propriamente detta; ha valore mediocre: vi si aggiunga la egiziana, migliore sotto ogni aspetto; e poi ancora le divisioni di Algeri, di Tripoli e di Tunisi di gran lunga più efficaci. Tale concervo naturalmente difetta di coesione.

Ed ora, dichiarate in codesti termini le condizioni morali dei Greci insorti e dei Turchi, mi corre l'obbligo dire alcunchè delle materiali. I brigantini greci, veloci e numerosi tanto che giunsero a formare squadre di 70 vele, erano armati del calibro 8 ed al massimo del 12, insufficienti a perforare i fianchi di quercia delle grosse navi turche. I navarchi elleni ricorsero allora, per consiglio del capitano psarioto Nicola Apostolos, all'uso delle incendiarie mascherandone le mosse dietro il velabro di fumo dei brigantini. L'incendiaria fu l'arme specifica dei Greci nella guerra d'indipendenza; giunse ad incutere tal terrore ai Turchi che nulla più. Nel corso di quest'opera ho più di una volta trattato dell'uso strategico e tattico delle incendiarie. Esaurito che avrò l'argomento della guerra d'indipendenza ellenica non ne parlerò più; avvegnachè l'incendiaria sia morta insieme alla navi a fianchi di legno. Dirò dunque adesso i particolari del suo guarnimento. Ciò che dico dell'incendiaria ellenica valga per quelle d'altre bandiere. Presceglievansi all'uopo vecchi brigantini d'intorno a 300 tonnellate, i quali quantunque devoluti ad andar in fiamme dovevano obbedir bene al timone, ed esser manovrabili al più alto grado per evoluire sicuramente e rapidamente. Un ritardo nella manovra significava l'olocausto dell'equipaggio privo del compenso dolcissimo della vittoria. Le incendiarie preparavansi così: sul ponte di corridore si costruiva un paiuolo graticolato in legno

leggero e resinoso: lo si ricopriva di trucioli aspersi di trementina; di stoppa unta con una miscela d'olio, fior di zolfo, resina e polvere da sparo; di *brandoni,* i quali erano sarmenti aspersi del composto ora citato; di *ghirlande* o pezzi di olona bagnati nella trementina e cosparsi di salnitro e polverino. Appiè di ogni albero disponevansi barili pieni di sego, catrame, granate cariche e razzi: eran detti *barili ardenti.* Nelle coffe altri se ne assicuravano: e poi lungo tutta l'alberatura stavano sospese ghirlande e stoppe intrise di liquidi agevolmente combustibili. Sul ponte di batteria spargevansi bombe e granate; su quello di coperta rottami di ferro o di pietra. Per accendere simultaneamente tutta questa roba bisognava guarnire il *salciccione,* ch'era una specie d'incanalatura, sia in legno che in manichetta d'olona, il quale era tutto pieno di polverino; il salciccione principale metteva capo dal ponte scoperto al corridore, ma le sue ramificazioni andavano al fondo dei barili ardenti, alle ghirlande dell'alberatura, ed alle bombe ammonticchiate nella batteria; il salsiccione era dunque un'arteria situata in modo da comunicare dovunque la conflagrazione. Nel suo interno correva una miccia speciale foggiata di una manichetta incatramata, ripiena di zolfo e polverino passati alla staccio. Nella stiva giacevano anche più semplici artifici, cioè barili di polvere solidamente cerchiati in ferro. Infine dalle cime dei pennoni dondolavano i raffi d'arrembaggio.

La cronistoria delle campagne è resa qui assai complicata in questa guerra la qual si combatte contemporaneamente sulle coste d'Asia, dell'Arcipelago, della Morèa e dell'Epiro. Dirò i fatti dell'anno 1821, poscia quelli dei seguenti. Vedo in primo luogo Bobolina bloccare il porto di Nauplia con 4 navi, mentre Tombasis tenta Scio, e preda e distrugge navi turche mercantili. Il 24 di maggio 8 brigantini di Spetzia sorprendono a Milo una corvetta di 36 cannoni ed un brigantino da 16 che attendevano a completare il loro equipaggio. Mentre a Costantinopoli il capoudan bey Kara Alì sorveglia l'armamento delle sue forze, ne distacca sotto gli ordini del riala bey (che è il contramiraglio dell'impero) 2 vascelli, 3 fregate e 3 corvette. Tombasis lo incontrò presso Lenno. Aveva navi di più veloce cammino, ma con calibri inferiori. Un combattimento a cannonate sarebbe stato per i Greci disastroso; il navarca giudicò migliore consiglio codiare la divisione turca, fidando nella probabile inesperienza di manovra de' singoli capitani. Non sbagliò; perchè l'8 giugno un grosso due ponti osmano si trovò al mattino separato dal rimanente della squadra. I brigantini di Tombasis gli diedero caccia ad esso si rifugiò sulla costa di ponente di Metelino al sorgitore di Porto Sigri. Ma investitone alla bocca, ebbe addosso 4 brigantini i quali, con tiri d'infilata, ne percossero l'equipaggio che

sbigottì. Tuttavia il vascello non ammainava bandiera; allora da un brigantino si distaccò impavida una lancia la quale, strettasi sotto il bordo del vascello, gli inchiodò addosso una camicia di fuoco e l'accese. Tosto la grossa nave diventò preda delle fiamme; i Turchi si buttarono a nuoto ed a sciabolate e pistolate furono uccisi. Poco stante il vascello saltò. Quindi innanzi niun porto sarà sicuro asilo per i Turchi impauriti dalla camicia di fuoco, e la giornata di Porto Sigri preludia ad altri congeneri.

Se i Turchi erano sotto parecchi rispetti in meschine condizioni, non correvano migliori per i Greci, cui mancava spesso il denaro nelle casse. In sulle prime Bobolina mise a disposizione della squadra parte della ricca sostanza propria, Maulis e Tombasis fecero altrettanto; ma pensi il lettore che i capitani greci, avendo offerto le navi alla patria, non esercitavano più con esse il commercio; ed inaridivasi la sorgente de' lauti guadagni d'un tempo. Non tardò molto a serpeggiare il malumore; ed i marinari si rifiutarono di metter alla vela. Il capoudan-bey Kara Alì, con 20 navi ebbe agio allora di andar a Samo e riporla in soggezione. Ve lo raggiunsero 9 trasporti. Tombasis con qualche acconto sugli stipendi persuase gli uomini dei suoi 65 brigantini ad uscire dal porto d'Hydra ed ebbe la somma ventura di sforzare i 9 trasporti a buttarsi in costa; là furono incendiati. Kara Alì fuggiasco riparò a Tenedo.

La guerra combattevasi feroce e sublime senza dare nè ricevere quartiere. Le potenze occidentali bramavano regolarla e spedirono in Arcipelago alcune navi perchè s'interponessero. Il brigantino *Ruse* e la gabarra l'*Active*, ambo francesi, per aver salvato dall'eccidio alcuni prigioni osmani, vennero notte tempo assaliti da 7 brigantini greci stimolati dalla brama di vendetta. Non riuscirono nell'intento ed al mattino chiesero scusa, asserendo che s'erano sbagliati. Intanto Tombasis era ritornato in Hydra. Kara Alì risboccò dai Dardanelli; ed a Candia riunì alla sua la squadra d'Egitto e l'algerina comandata da Ismael-Gibraltar; portò rinforzi a Modone ed a Corone tuttavia in mani turche e tentò riprendere Navarino, avendo la sagacia di tenersi sempre sotto vela con gran meraviglia e struggimento dei Greci. Il 1° d'ottobre penetrò nel golfo di Corinto, vi bruciò 36 navi mercantili greche e si rimise in via il 14 per svernare a Costantinopoli; fu assalito per strada da Miaulis che rassegnava 28 vele hydriotte; ma la giornata ebbe incerto l'esito.

L'anno di poi Alì Tebeleni cadde vittima del seraschiere Kurscid e tutte le forze osmane si rovesciarono addosso ai Greci. Una divisione barberesca imbarcò alcuni battaglioni nel golfo dell'Arta e li trasportò a Patrasso. Ve la rincorse Condurioti con 60 navi hydriotte. Gli Algerini

misero prontamente alla vela e diedero presso Capo Papa un fiero combattimento; in altro successivo, qualche giorno dopo, Condurioti fu respinto mentre tentava catturare 5 vele della retroguardia barberesca. Lo scoraggiamento s'impadronì allora dei Greci ed i dissensi tra gli amiragli diventarono scandalosi. Parevano rinnovati i tempi del congresso di Corinto quando Temistocle ed Euribiade davano ai Greci il malo esempio della discordia.

Kara Alì nominato capoudan bascià, guidando 6 vascelli, 5 fregate, 11 corvette e 20 trasporti (i quali avevano a bordo 10 mila uomini) approfittando dei greci dissensi, sbarcò nell'isola di Scio. É noto come circa 40 mila Sciotti fossero, quali uccisi nei tormenti, quali venduti schiavi. L'alto clamore di sdegno stimolò gli Hydriotti a fare il loro dovere ed a correre a Scio che invano da un mese chiedeva soccorso; e Miaulis con 56 vele comparve alle viste il 31 di maggio del 1822.

Ricordo ciò che ho detto di Scio a proposito dell'ultima campagna dei Veneziani contro Mezzomorto, cioè che sul continente, giusto di fronte all'isola, si apre il golfo di Cesmè, là dove Orlof aveva diretto l'incendio della squadra osmana.

Miaulis, informato che i Turchi erano a Cesmè, aveva disposto condurre in persona 15 brigantini e 3 incendiarie la sera del 31 nel canale che intercede tra gli Spalmadori e la punta settentrionale di Scio, mentre il resto delle navi hydriotte sarebbesi mantenuto a guardia del canale tra Capo Caraburun e gli Spalmadori. Il capoudan bascià si era premunito con una catena di esploratori. Da essi avvisato, salpò. Miaulis lanciò invano parecchie incendiarie contro la colonna turca. Al mattino seguente fu ventura per Miaulis il ritirarsi verso Psara perseguitato mollemente. La solenne incapacità dei cannonieri turchi carpì loro la vittoria da Kara Alì meritata.

Avvicinavasi il Ramazan e Kara Alì riaffondò l'ancore a Cesmè fidente nel disordine dei Greci. La sera del 18 giugno due sciabecchi bordeggiarono nel canale e poscia ripresero il largo; niuno li avvertì. I due capitani n'erano Costantino Canaris di Psara e Pepinos d'Hydra i quali, distaccatisi da una squadretta di brigantini che veleggiava a mezzogiorno di Scio, s'erano recati a riconoscere la linea d'ancoramento dei Turchi. La festa del Bairam era ormai imminente; la notte scura; notte di novilunio; i vascelli turchi avevano la gran gala dei fanali sugli alberi. Un'ora dopo la mezzanotte Canaris e Pepinos rientrarono nel passo. Canaris mise la prora sull'amiraglia di Kara Alì, Pepinos sul vascello del riala bey. Pepinos manovrò male e lo sciabecco incendiario gli pigliò fuoco prima d'accostare il fianco nemico. Costantino Canaris, più avventurato, investe la sua navicella contro il vascello e ficca il bompresso dentro un portello della batteria. Non concede ad

altri l'onore ed il pericolo d'incendiar la *camicia di fuoco:* poi a forza di remi s'allontana con la sua gente. La confusione onde l'armata turca diè spettacolo si può meglio imaginare che descrivere. Chi mise alla vela ed investì i compagni, chi riportò avarie per lo scoppio della capitana. Fu catastrofe indicibile; incoraggiò i Greci e produsse grave lutto pei Turchi dei quali perirono 2 mila e con essi Kara Alì.

Cinquantadue minuti testimoniarono l'iniziamento, i progressi e la fine di uno tra i più tetri drammi della storia del mare. La dimane all'alba gli abitanti di Psara videro approssimarsi una vela latina; al sommo dell'albero sventolava la bandiera della Croce ed una lunga fiamma annunziava vittoria. Era la barca di Canaris. Eccola entrar in porto; alla barra sta Canaris; il popolo affollato sulla riva lo acclama; echeggia il grido replicato: «Vittoria alla Croce»; Egli sbarca facendo segno di sgombrargli la via e seguìto dai diciassette suoi valorosi compagni, depone i calzari e s'incammina verso la chiesa. Prostratosi innanzi all'immagine della Panaghia, regina e protettrice della ellenica federazione, riceve la comunione dal vescovo di Myrine, vittima scampata al furore turco per la intercessione del contramiraglio francese Halgan. Alla sera l'eroe della notte maravigliosa fu visto tranquillamente lavorare alle fortificazioni dell'isola ed insieme agli efori dell'amiragliato locale portar sulle spalle le coffe di terra!

Il disastro del 18 giugno richiamò i Turchi nei Dardanelli. Maometto, nuovo capoudan bascià, ne uscì nuovamente con 84 vele onde portar soccorsi a Nauplia bloccata. Dopo qualche giorno di lotta coi venti, or violenti, or contrarî, giunse il 20 settembre in vista di Spetzia. Miaulis vi aveva radunato 60 vele e scompartitele in divisioni; colla prima, di cui assunse il comando diretto, e che era di 18 brigantini e di 8 incendiarie, si dispose a ricevere l'assalto presso le batterie di Spetzia; la seconda divisione ebbe l'ordine di prender caccia, d'invogliare l'avanguardia nemica ad introdursi nello stretto canale che separa l'isolotto d'Hydron dal continente; poi di ritornare in giù per tramontana fra Hydron ed Hydra, e così pigliar tra due fuochi la squadra osmana. Ragionato il disegno; ma esso dipendeva dal vento il quale, inopinatamente cessando, impedì alla seconda divisione di raggiungere lo scopo. Miaulis ebbe addosso la miglior parte delle forze nemiche e mercè il proprio valore mirabile, quello di Criesis e dei degni colleghi appoggiato dalle batterie di Spetzia, tagliò ai Turchi la strada di Nauplia. A varie riprese il capoudan bascià tentò portare a Nauplia soccorsi: non vi riuscì mai. Miaulis si dimostrò capitano di lunga esperienza e la capitolazione di Nauplia accaduta il 12 dicembre 1822 devesi in molta parte alla ostinatezza, alla sagacia e al valore di quell'eccellente marinaro.

Scacciato da Nauplia, il capoudan bascià riparò nella baia di Besika,

d'onde la sera del 10 novembre al calar del sole i Turchi poterono scorgere 2 navicelli che avevan preso caccia, come se fossero perseguitati da 3 brigantini greci. Non balenò loro alla mente che le fuggiasche fossero incendiarie capitanate da Canaris e da Kiriakis. Questi all'istante opportuno abbordò il capoudan bascià, Canaris il capoudan bey; Kiriakis commise lo stesso errore di Pepinos; ma Costantino Canaris fu pari a sè stesso. La nave amiraglia saltò in aria coi suoi 800 uomini. L'assalita da Kiriakis non tardò a seguirne le sorti. Il 12 di novembre i due prodi capitani ricomparvero nel porto di Psara. Il Presidente degli efori pose sul capo di Canaris una corona di alloro sclamando: « La patria riconoscente onora in te il vincitore dei due nemici amiragli ».

Bella e maschia semplicità di efori, pari alla maschia e bella semplicità di Canaris! Il capitano della fregata inglese *Cambrian*, che allora giungeva a Psara, chiese di vederlo e gli domandò in che modo i Greci apparecchiassero i loro *hephaistios;* perchè con questo nome che corrisponde a *vulcano*, chiamavano l'incendiarie. « Nello stesso modo che gl'Inglesi, comandante; ma noi abbiamo un segreto che qui serbiamo nascosto ». Così rispose Canaris, additando il cuore. Ed ora dò la parola al capitano inglese Cloz, comandante la corvetta *Rose* che, in una lettera privata, così descrive Costantino Canaris.

« Egli sembra trentenne. Mi recai a casa sua e trovai la sposa di lui con alcune vicine occupate a far cartocci: — Voi avete un valoroso consorte, dissi. — Se tale non fosse non l'avrei sposato — replicò. Entrò Canaris in quel punto, ed io rimasi sorpreso vedendo un uomo di piccola statura e malinconico; ma l'occhio era vivo e penetrante. Lo pregai a narrarmi circostanziatamente le due spedizioni così gloriosamente condotte a fine, ed egli così prese a dire con ingenuo candore.

« Noi avevamo due *hephaistios* per la spedizione di Scio. La calma ci sorprese presso all'isole Spalmadori, in vista di due corvette nemiche ch'erano colà in vedetta. I miei marinari temettero di esser conosciuti e mandati a picco, e si ammutinarono; io dissi loro: — Perchè la prendete contro di me? Se avete paura gettatevi in mare e tornate a Psara; io rimango qui. Allora s'acquietarono e decisero restar meco. — Questa calma, soggiunsi, non vi dia pensiero; ritiene i nemici al par di noi, sulle dieci ore avremo vento. — Infatti alle nove e mezzo levossi un leggier vento che ci spinse nel canale di Scio, ed all'un'ora dopo mezzanotte la nave amiraglia bruciava!

« Eravamo ugualmente con due incendiarie per la spedizione di Tenedo, una hydriotta, l'altra mia. I guardacoste di Tenedo senza diffidenza ci videro doppiare uno dei promontori dell'isola. Avevamo bandiera turca, e ci credettero inseguiti da alcune navi greche. Costretto

a passare tra la costa e i vascelli turchi, riconobbi impossibile lo attaccarmi, come la prima volta, al bompresso dell'amiraglio. Approfittai del movimento dell'onda per fare entrare il mio bompresso in una delle cannoniere della nave turca e quando lo vidi così assicurato, appiccai il fuoco gridando agli Osmani: — Voi siete or bruciati come a Scio! — Il terrore si sparse immantinente tra loro ed io potei ritirarmi nel mio schifo e senza correre verun pericolo; perchè non tirarono nemmeno un colpo di fucile ».

All'aurora della mia vita marinaresca, nella state del 1861, guardiamarina sulla fregata *Vittorio Emanuele* ancorata al Pireo, ho avuto l'insigne onore di veder l'arcinavarca Costantino Canaris, bel vecchio dai lunghi capelli e dai lunghi baffi; il candore del pelo dava maggior risalto al viso abbronzato; gli occhi aveva grigi e penetranti. Vestiva tutto di nero come era allor costume dei capitani mercantili. La gente scopriva il capo al suo passaggio, niuno ignorava che quel vecchio era il soldato dell'indipendenza, l'antico capitano di *hephaistios* così infesto ai Turchi. Fu deputato al parlamento e ministro; ebbe l'eloquenza breve degli uomini di fatti e non di parole; ed anche le costoro impazienze. Un giorno che l'opposizione romoreggiava, si lasciò uscire dalle labbra: « Vorrei che ci fossero sotto a questo palazzo dei barili di polvere e vi manderei a gambe all'aria come i Turchi ».

L'anno 1823 non diede occasione a combattimenti d'importanza speciale. La penuria del tesoro forzò gli strateghi elleni a spedire le loro 120 navi a pagarsi in certa guisa da sè lungo le coste d'Asia e dell'isola di Metelino. L'anno dipoi il divano invitò il vicerè d'Egitto a sottomettere la Morèa e l'isola di Candia e di ambedue gli concedette il governo. Maometto-Alì affidò al figlio Ibrahim l'impresa con comando supremo su terra e su mare. Nel frattempo l'isola di Caxos s'era mutata in nido di pirati. Maometto-Alì, coll'inviarvi l'amiraglio Ismael-Gibraltar ad impadronirsene, compiacque agli Stati occidentali. Codesto Ismael-Gibraltar, algerino astuto ed audace pirata sin dall'infanzia, poteva render dei punti agli strateghi greci. Sorprese l'isola, fece sgozzare tutti quelli che non erano buona merce di vendita, e vendette tutti quelli che non sgozzò. Contemporaneamente Khosrù-Maometto novello capoudan bascià a capo di 82 vele comparve il 2 luglio in vista di Psara. Aveva seco 11 mila uomini dell'esercito ripartiti in un *centinaio* di battelli a remi. Per quanto gli abitanti di Psara s'aspettassero l'assalto turco, pure commisero l'errore di ostinarsi a difender la terra invece che mettere alla vela colle numerose navi. Mentre il capoudan bascià percuoteva con le fregate i forti e la cittadella, le remiere posero agevolmente in terra lo sbarco. Dal porto e dalle varie insenature dell'isola fuggirono allora sulle barche donne e bambini.

ma per cascar nelle mani delle minori navi osmane rimaste sotto vela. L'eccidio fu enorme e della bella divisione psariota 20 brigantini superstiti riuscirono a far vela per Hydra e per Spetzia. Correva il 2 luglio del 1824.

Ma dodici giorni dopo Miaulis con 80 vele riconquistò l'isola pigliando prigione qualche cannoniera turca. Lasciò a guardia di Psara il vice àmiraglio Sachturis con 30 brigantini, mentre col rimanente corse alla ricerca della squadra alessandrina la cui partenza gli era stata segnalata. Khosrù-Maometto, orgoglioso del trionfo di Psara, volle far subire a Samo sorte compagna. Ebbero luogo várie zuffe onorevolissime per Sachturis il quale, avendo chiamato seco Canaris, riuscì a difendere Samo e ad incendiare qualche nave del capoudan bascià. Questi ancorò nella rada di Boudroun ad attendervi gli Egiziani. L'armata maomettana ai primi del settembre contò dunque 130 navi e *duemilacinquecento* cannoni, mentre Miaulis congiuntosi con Sachturis non potevagli opporre che 70 vele e circa *ottocento* pezzi di minimo calibro. Tra il 5 settembre e l'ottobre inoltrato, Miaulis, Sachturis e Criesis diedero una serie non interrotta di assalti consumandovi tutti le incendiarie. Ibrahim si mostrò quello che era, cioè duro e spietato tanto ai nemici quanto agli amici. Fece strozzare un capitano che aveva troppo precipitosamente abbandonato la sua nave assalita da due incendiarie. Altro comandante, in punizione di palese ignavia, fu condannato a ricevere il *courbash* sul casseretto della fregata che comandava. I trionfi dei Greci nell'autunno del 1824 fecero loro supporre che gli Osmani non avrebbero più osato uscire e le navi passarono al disarmo; fortunamente, a Miaulis, più provetto navarca e miglior conoscitore dei suoi avversari, riuscì a forza di preghiere, tener seco 25 brigantini armati. Aveva sospettato la forza d'animo d'Ibrahim; infatti questi, senza voler tener conto della stagione invernale, con 10 fregate, 15 corvette e 30 brigantini scortò alla volta di Candia un convoglio di 200 trasporti. Miaulis con 20 vele audacemente lo assalì, carpì 13 trasporti ed altri 9 diedero in costa a Scarpanto. Ibrahim stesso dovette retrocedere sino al golfo di Marmoritza. Poscia ch'ebbe degradato 11 comandanti, rimise alla vela il 5 dicembre con 140 vele e raggiunse senza disturbo il sorgitore della Suda, eccellente base d'operazione per riconquistare la Morèa. Nel febbraio del 1825, a malgrado di Miaulis e di Tsamados, sbarcò a Modone. All'amiraglio Tsamados era riuscito allora di pigliar terra nell'isola di Sfacteria, e di munirla coll'artiglieria dei suoi brigantini. Aveva seco un nobile italiano sfuggito ai rivolgimenti piemontesi, Santorre di Santa Rosa, la cui tomba giace appunto sull'isola di Sfacteria; ricordo ch'essa fu salutata in segno d'onore da cannone italiano nel 1864.

Il 29 aprile l'armata della Suda con Ibrahim a bordo si accinse ad impadronirsi a viva forza di Sfacteria; Miaulis con 22 vele a difenderla. La dimane ci fu lunga ed inutile giornata, ma l'obbiettivo strategico lo raggiunse Ibrahim inondando la terra di Morèa dei suoi Egiziani. Pure non prima dell'8 maggio Sfacteria ebbe assalto in regola per mare e per terra; vinsero gli Egiziani. Tsamados vi perì, e Miaulis ebbe anche una volta a persuadersi che contro i Turchi le sole incendiarie raggiungevano lo scopo. Erano gli Egiziani ancorati presso l'isola della Sapienza quando il 16 maggio una divisione d'incendiarie comandata da Canaris si presentò sulla loro fronte di ancoramento sostenuta da 28 brigantini di Miaulis. L'*Asia*, fregata di 44 cannoni, abbordata da Canaris in persona, saltò per aria; 2 corvette e 4 trasporti furono incendiati dal rimanente della divisione. L'illustre Canaris non pose tempo in mezzo, ma corse a raggiungere Sachturis il quale nell'alto Arcipelago sorvegliava le mosse di Khosrù Maometto il quale accingevasi ad uscir dai Dardanelli diretto alla Morèa. Il 28 maggio nel canale di Doro la fregata amiraglia turca saltò in aria per opera di Canaris; 30 trasporti e 2 brigantini colti da timor panico si buttarono in costa e furono dai proprî equipaggi incendiati. Reputo inutile seguire i numerosi scontri dell'estate 1825. I Greci vi furono eroici, i Turchi perduranti; ma non posso tacere di un'impresa bellissima che porta la data del 10 agosto. In quel giorno Canaris, Tombasis e Criesis sapendo che nel porto d'Alessandria stavano intorno a 60 navi da guerra egiziane e 150 mercantili noleggiate e di varie bandiere, pronte a trasferire in Morèa un corpo d'esercito accuratamente allestito da Maometto-Alì, si presentarono di pieno giorno coperti da bandiera russa alla bocca del porto d'Alessandria. I miei lettori sanno che il porto d'Alessandria è ingombro da secche tra le quali serpeggiano tre canali. Entrarne ed uscirne è coi vapori cosa di poco momento; ma altra cosa era il manovrare in quell'acque col vento a prora o senza brezza. I tre campioni dell'Ellenia risorgente affrontarono i passi; unico Canaris alle sei del pomeriggio entrò dentro il porto; e sarebbe riuscito ad incenerir le navi al nemico, se un brigantino di guerra francese non avesse dato l'allarme. Canaris ed i suoi uomini si misero in salvo nel battello mentre l'incendiaria pigliava fuoco. Ma gli Egiziani non furono da meno dei Greci; presero al rimorchio la nave in fiamme e la portarono a investir contro terra dove scoppiasse a sua posta. L'audacia di Canaris eccitò lo sdegno di Maometto-Alì che, dimentico della prudenza che non deve mai abbandonare il reggitore d'uno Stato, s'imbarcò su d'una divisione sottile il giorno 12, e si diede a correre il mare alla ricerca di Canaris che non trovò.

Gli Osmani, ora al quinto anno della guerra, avevano domato alfine

i terrori del fuoco e mantenevano intorno a Missolungi, malgrado gli sciami nemici di brigantini e d'incendiarie, una stretta crociera. Era purtroppo ignota ai Greci la disciplina. Mentre il mondo intero ne ammirava l'eroismo, compiangevane la turbolenza. Che dirà il lettore del fato di Bobolina cui un marinaro greco nel giugno del 1825 bruciò le cervella perchè non era stato pagato? Eppure Bobolina, la eroica marinara, aveva versato varî milioni di dracme al tesoro della marina greca! La povertà è cattiva consigliera; ed i brigantini greci non rifuggivano all'occorrenza dal sacco di navi commerciali delle amiche nazioni; sì che queste avevan bisogno continuo di scorta. Ormai i Greci vaneggiavano; fu miracolo che non strozzassero Canaris quando l'eccelso marinaro, di fronte al quale impallidisce ogni altro suo contemporaneo, andò in Egina a rimproverarne gli abitanti mutatisi da patrioti gloriosi in pirati senza scrupolo. Chi brama leggere i particolari saporitissimi della vita navale greca apra « *La Station du Levant* » del vice-amiraglio Jurien de la Gravière il quale, più tardi, sottotenente di vascello e comandante una scuna, raccolse sui luoghi le memorie dei fatti.

A Khosrù-Maometto, itosi a riparare nel golfo di Smirne, sottentrò sullo scorcio del 1826 il capoudan bey Tahir bascià. Ecco un marinaro degno dei suoi avversarî.

A questo punto della bellissima guerra d'indipendenza veggo figurare una nave a vapore. I brigantini e le scune che i Greci avevano sino allora usato non bastavano più all'uopo. La infelice Grecia era ridotta alle piazze di Nauplia, Corinto ed Atene. Il governo (se governo si poteva chiamare l'assemblea tumultuosa degli strateghi di mare e di terra) ordinò in America una grossa e bella fregata, l'*Ellade*, ed in Inghilterra la *Perseveranza*, corvetta a vapore di 8 cannoni da 68 libbre inglesi di palla (20 centimetri di bocca). Il comando della *Perseveranza* fu confidato al capitano Hastings, inglese.

Ho lasciato lord Tomaso Cochrane combattente gli Spagnuoli in Atlantico; dirò succinto che, abbandonato il servigio del Cile (non senza lagnarsi di tutto e di tutti come era suo costume), lo pigliò presso gli insorti del Brasile. Sempre astuto ed ingegnosissimo, gli riuscì di catturar senza colpo ferire (luglio del 1822) a Maranhâo una squadra portoghese e la piazza. Gratificato del titolo di marchese di Maranhâo e dopo aver leticato assai (sempre come al solito) col governo brasiliano intorno a' suoi stipendî, tornò in Inghilterra. Ivi, officiato dai filelleni, offrì sè stesso alla Grecia; fu accettato. Miaulis, Sachturis, Canaris, inchinandosi alla gloria di Cochrane, domandarono l'onore di servire semplici capitani sotto di lui amiraglio; e Miaulis si reputò felice di esser suo capitano di bandiera. Ma i Turchi e gli Egiziani

erano ora in situazione migliore di quello che in America avesse incontrati Spagnuoli e Portoghesi. Cochrane non aveva pratica dei novelli nemici e nemmanco dei suoi novelli marinari. Bentosto tra Miaulis e Cochrane l'accordo si turbò. Miaulis lasciò il comando dell'*Ellade* per riprendere il suo vecchio brigantino e lord Cochrane in quegli ultimi anni della sua maravigliosa carriera di marinaro non fu pari ai nuovi casi.

Era tempo ormai che l'Europa cristiana intervenisse e già le squadre di Inghilterra e Francia erano in Levante quando il 21 maggio del 1827 in Cronstadt la russa del Baltico capitanata dall'amiraglio Siniavine con Loutokhine e de Heyden in sott'ordine fu passata in rassegna dallo tsar Nicola: comprendeva 9 vascelli di primo rango, 7 fregate, qualche corvetta e brigantino. Dopo le manovre lo tsar pronunciò la frase seguente « in caso di guerra si tratterà il nemico *alla russa* ».

Salparono tutti per Plymouth, d'onde la divisione Heyden di 4 vascelli, 4 fregate e 2 brigantini mosse per il Mediterraneo. Nelle acque greche stavano gl'Inglesi di lord Codrington, i Francesi del conte di Rigny, gli Austriaci di Dandolo: questi della Turchia favoreggiatori, quelli no. Codrington, leale e generoso, poichè ebbe come più anziano assunto il comando di tutti, prevenne Dandolo che èsigendolo i casi, non avrebbe egli trattato gli Austriaci diversamente dai Turchi. Secondo l'epistolario di Codrington « i Russi avevano belle navi, tenute pulitissime; gli parevano ben ordinati; il rame era d'un bel roseo scuro; gli ufficiali in gran parte parlavano inglese. Il conte Heyden, modesto, sincero, era felice d'obbedire a lui Codrington ».

La giornata di Navarino non solamente segnò la distruzione della marina egiziana, ma fu cagione di un fatto importantissimo nella marina inglese. Il mio lettore ricorda che, restituito il trono britannico agli Stuardi, Giacomo di York era stato nominato amiraglio d'Inghilterra. Astretto a dimettersi, niun principe coprì più la carica di comandante supremo delle forze di mare, la quale fu delegata al *Consiglio d'amiragliato,* giusto come da lungo tempo praticavasi appo la serenissima di Venezia, i cui *Savî da mar* erano nè più nè meno che un ministero in commissione. Il duca Guglielmo di Clarence figliuolo di Giorgio III, non volgare ufficiale di marina, che regnò sotto il nome di Guglielmo IV, col soprannome di *sailor king* e che ebbe la riputazione di gran femminiero e di famosissimo briacone (fu nemico particolare di Federico Marryat sino a proibirgli di portar le insegne della legion d'onore conferitegli dalla Francia) ebbe in compenso dell'opera sua militare la carica un dì coperta da Giacomo d'York. La battaglia di Navarino fu cagione che dovesse abbandonarla. Nella sua

qualità di comandante supremo, firmato che ebbe le istruzioni che il governo dirigeva all'amiraglio Codrington, alle lunghe considerazioni onde la lettera ministeriale era fiorita, raccomandanti prudenza, egli aggiunse un poscritto di pugno: « *go on, my dear boy and burn those damned rascals* ». L'amiraglio Codrington giudicando che *bruciare la canaglia maledetta* era eseguire gli ordini del suo governo, non mise tempo in mezzo, e diede la battaglia di Navarino. L'Europa continentale plaudì, ma la notizia fu accolta male in Inghilterra, ed il ministero chiamò la distruzione del naviglio turco un *untoward event*, riferendone in grembo al parlamento. Invero, date le simpatie dell'Inghilterra d'allora per la Turchia, e che non si smentirono più, l'evento non era favorevole. Codrington, chiamato *ad limina*, non nascose le poche righe del principe: e la saggezza britannica invitò costui a dimettersi. Quanto a Codrington, l'amiragliato mantenendogli ogni stima, non giudicò opportuno affidargli verun gran comando attivo, e la marina ritornò ad esser amministrata in commissione.

Ibrahim bascià s'era impegnato d'osservare i patti d'armistizio coi Greci impostigli dalla diplomazia europea; ma più d'una volta li violò. Codrington allora condusse l'armata collegata all'ancora dentro il seno di Navarino dove Turchi ed Egiziani si erano concentrati; questa di Codrington fu una *dimostrazione navale*. Il calendario segnava il 20 ottobre 1827. La squadra collegata scendeva al sorgitore in colonne di divisioni cogli amiragli in testa: i Francesi a destra, gl'Inglesi al centro, i Russi a sinistra; questi un po' indietro: Rigny era sulla *Sirène*, Codrington sull'*Asia*, Heyden sull'*Azof*. Nel dar fondo l'*Asia* si pose al traverso dell'amiraglio turco. I vascelli russi *Azof*, *Gangout*, *Ezikiel* e *Alessandro Nevski* non avevano ancor serrate le vele che una lancia inglese coperta di bandiera parlamentaria reduce dall'amiraglia d'Ibrahim fu presa a fucilate. La scintilla determinò l'incendio: poco dopo il fuoco fu aperto d'ambo le parti. Ed in capo a quattr'ore delle 106 navi turco-egiziane rimanevano incolumi: una fregata, 7 corvette, 8 brigantini, e 22 trasporti. La ostinatezza della difesa dei musulmani è palesata dalle cifre di morti e feriti sulle squadre collegate; eccole: 272 Inglesi, 184 francesi, 198 Russi. Ma alle navi non percosse i Turchi diedero fuoco dopo averle investite sul secco. Sull'*Azof* era capitano di bandiera Lazaref, futuro creatore di Sebastopoli: di lui a suo luogo parlerò.

La strage di Navarino giunse in buon punto, quando cioè i Turchi vedevano brillare per loro il sole di ringiovanimento marinaresco e quando i Greci erano affranti. Ogni eroide ha i suoi limiti ed un popolo non può subire impunemente incessante martirio durante sei anni. L'assassinio di Bobolina perpetrato, quello fallito di Canaris non

sono che episodî nel dramma dell'indisciplina greca. Ma i tumulti e le disubbidienze contro Sachturis, contro Canaris, contro Miaulis erano cose che giornalmente si ripetevano. I marinari ne ritrovavano la scusa naturale nella miseria profonda cui erano ridotte le loro famiglie. Non esagero dicendo che le mogli ed i figliuoli di quegli eroi morivano letteralmente di fame. Vorrei anche constatare che non i Turchi erano soli ad esser feroci; pur troppo mi tocca anche dire che i numerosi capitani di navi occidentali noleggiate compravano ne' saccheggi donne e bambini per pochi scudi, e li andavano a vendere sul mercato di Smirne per lire sterline fiammanti.

La guerra dell'ellenica indipendenza, tra le moderne certamente la più epica, è (come dissi più su) l'ultima nella quale abbiano figurato le incendiarie. I marinari ellenici le adoperarono con singolare maestria. dapprima contro navi ancorate, poi contro navi veleggianti e ritornarono così, forse incoscientemente, alle inclite tradizioni dello scorcio del secolo XVII.

Nel 1860, adolescente aspirante sulla fregata *Euridice*, vidi a Beirut una squadretta greca; tra le navi onde componevasi era un brigantino a pioppo di apparenza meschina ed inelegante. Domandai ad un ufficiale greco che cosa fosse ed egli mi rispose: — È la nave amiraglia di Costantino Canaris. — In quell'istante il vecchio e brutto brigantino rifulse di maggior gloria che i superbi e maestosi tre ponti e due ponti delle magnifiche squadre d'Inghilterra e di Francia. Nobile e bel paese quello che conservò gelosamente il brigantino di Canaris! Così gli antenati dei Greci d'oggidì aveano serbato lungamente la nave di Teseo reduce da Creta ove aveva distrutto la pirateria mitologicamente raffigurata nel Minotauro. Così gl'Inglesi mantennero intatti sino a pochi anni or sono il *Victory* di Nelson e l'*Excellent* di Collingwood. Che abbiam fatto noi del *Re di Portogallo* del solido ed austero Riboty? Ahimè! lo abbiamo demolito.

CAPITOLO XXXII.

I. Le marine regionali d'Italia. — II. L'avvento della marina a vapore. La propulsione ad elica. Il "Registro,, di Lloyd. — III. L'igiene navale. Consuetudini di bordo e servizio. — IV. La pirateria. — V. Guerre marittime tra il 1830 ed il 1848.

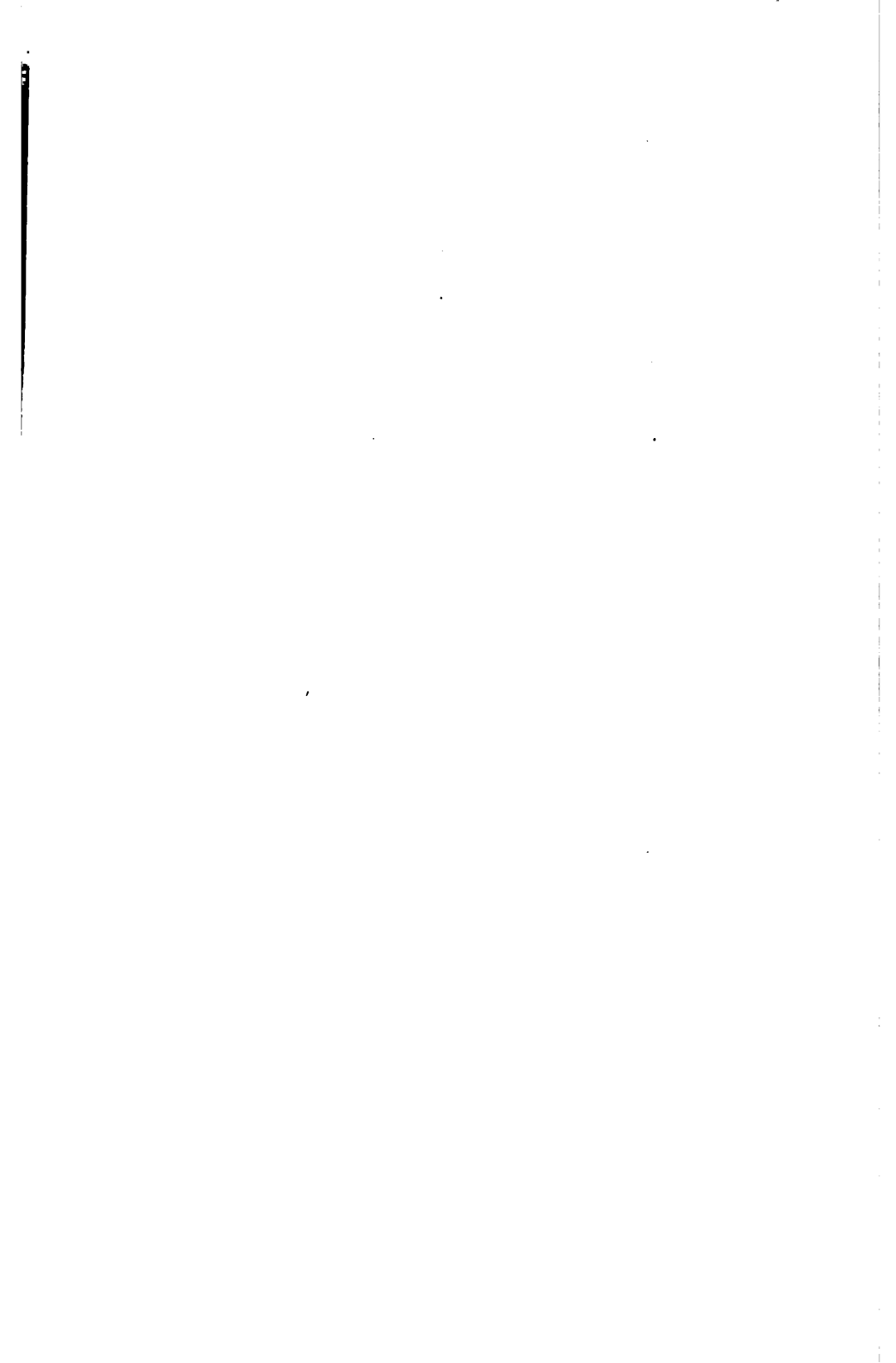
I. — Il novello ordinamento politico d'Europa formulato dai trattati del 1815 ripristinò il re di Sardegna sul trono subalpino ed aggiunse ai suoi dominî Genova e le due riviere. Così il nuovo reame entrò in possesso della costa non interrotta che dalla baia degli Angioli a Nizza si distende fino alla bocca di Magra, salvo la picciola distesa delle rive monegasche. Bella costa invero che alle due estremità possiede i sicurissimi golfi di Villafranca e della Spezia ed a mezza strada il dovizioso porto di Genova. A questa illustre città il dominio francese non aveva nociuto. Il suo cantiere era doventato uno dei succursali dell'impero francese e vi si erano addestrati moltissimi operai.

Le vicende di Genova dal 1793 in su sono familiari. L'anno 1797 la Serenissima si trasformò in repubblica ligure al canto di:

> **Genovesi all'armi, all'armi!**
> **Già siam stanchi di pazienza:**
> **Non vogliamo più Eccellenza**
> **Non vogliam Serenità**
> **Viva, viva libertà!**

Il primo uso della invocata libertà fu insultare la memoria di Andrea D'Oria che fu gran cittadino e di Giannandrea che fu amiraglio espertissimo. Le costoro statue, opera insigne del Montorsoli, erano rizzate sui due piedistalli laterali alla porta del palazzo Ducale. Furono mutilate, tratte via ed ora giacciono nel chiostro di San Matteo.

Nei primi giorni del maggio del 1800 lord Keith mandò una divisioncella a bombardar Genova; a mezzogiorno del 20 una squadriglia ligure di una galera capitanata da Giuseppe Bavastro (che il James erroneamente chiamò Patrizio Galleano) un cotre e tre tartane uscirono fuori dei due moli per pigliare all'arrembaggio le bombardiere inglesi. Dopo lo scambio di molte cannonate, i Genovesi ancorarono sotto il Molo vecchio. Ma durante la notte seguente lord Keith mandò il barchereccio delle sue navi ad impadronirsi a viva forza della squadriglia ancorata; il comandante Beaver attese all'opera di cattura della

e 17. Castello San Nicolò.
Forte dell'artiglieria.
Castello Alessandro.
Forte della Quarantena.
Porto della Quarantena.
Corpi morti indicanti le seccagne.
La Cernaia.
Porto del Carenaggio.

galera che perdette tra morti e feriti 16 uomini su 257 che ne componevano l'equipaggio. Le navi minori scomparvero entrando nell'interno del porto.

Genova nel breve tempo che fu metropoli della *repubblica ligure* si segnalò siccome luogo d'armamento di corsari. Già sino dal 1798 un'antica fregata olandese fu armata a Genova per corseggiare e la governò il capitano Francesco Dallorso che la battezzò *Liguria*. Fu catturata dopo aspra difesa dall'*Espoir* da 14 cannoni da 6 libbre di palla; l'armamento erane: 12 cannoni da 18, 4 da 12, 10 da 6, 12 fucili da ramparo e 4 spingarde; l'equipaggio saliva a 120 uomini delle nazioni più svariate. Il volume altrove citato « *Naval Achievements of the British Navy* » cita testualmente il rapporto di Loftus Otway Bland capitano dell'*Espoir*, e nel disegno che lo accompagna è pinta la bandiera della repubblica ligùre, cioè un campo rosso tagliato da un triangolo isoscele verde la cui base è lungo la infioritura ed il terzo vertice allo sventolo.

L'anno 1814 nell'aprile Genova fu assalita da una divisione inglese capitanata dal contramiraglio Giosia Rowley e da una squadretta sottile del re Ferdinando I di Sicilia. Poche settimane appresso giunse da Cagliari la maestà di Vittorio Emanuele I, futuro signore; ecco come nella *Gazzetta di Firenze* del 12 maggio 1814 è riferita la notizia:

« Genova 9 maggio. — Oggi alle ore 4 p. m. è giunto in questo porto proveniente da Cagliari S. M. il re di Sardegna in compagnia delle LL. EE. il sig. conte di Roburent, sig. conte di Revel e sig. cav. Rebuffo di San Michele, ed è sbarcata in mezzo alle acclamazioni di un immenso popolo che esprimeva alla M. S. la più gran gioia d'aver tra le sue mura sì ottimo e benefico sovrano ».

Congiunta la Sardegna al bel dominio ligustico, il reame subalpino aveva ogni diritto a governarne il mare propinquo. I Savoia, sin dai tempi antichissimi della casata, avevano avuto dimestichezza con imprese sull'acqua. Furono *ab antiquo* gli arbitri delle rive del Lemano. Poscia, sotto la guida del *Conte Rosso*, la nobil famiglia acquistò la contea di Nizza, e Villafranca che ne dipende. Nella tenzone tra Carlo V e Francesco I la fortuna dei Savoia naufragò. La ripristinò Emanuele Filiberto ed ebbe cura di stabilire in Villafranca il nucleo di una marina militare. Non impunemente era nipote di Carlo V e di Emanuele di Portogallo; non impunemente aveva coperto nelle Fiandre la carica di luogotenente dello zio imperatore. Colà a contatto diuturno con spagnuoli, portoghesi, fiamminghi ed inglesi nel momento istorico delle scoperte di terre nuove e dell'apertura di novelle strade commerciali, Emanuele Filiberto intese la voce potente dei tempi maturi, e tornato in patria per la vittoria di San Quintino, prestò le sue cure alle cose marittime dello Stato restituitogli. A queste cure contribuì anche

un fattarello in apparenza futile se, istoricamente parlando, vi fosse alcunchè trascurabile. Il serenissimo duca pescava un dì co' suoi cortigiani nel seno di Villafranca quando vi penetrarono certe galere turche. Erano capitanate da Luccialì che, dopo aver distrutto l'armata cristiana alle Gerbe, faceva uno scorribanda nell'alto Tirreno. Il duca scampò scendendo a terra, alcuni cortigiani furono pigliati a salvamano, e Luccialì per mezzo d'un trombetto espresse il desiderio di riverire madonna duchessa sorella del re di Francia amico del sultano. Grave scandalo a palazzo e lì per lì solenne ed altiero rifiuto; ma Luccialì era in porto colle galere e incaponito di vedere la duchessa. Il duca, fiero uomo quant'altri mai, mal si piegava al disonore della visita. Si combinò un inganno che salvasse ogni cosa; una dama fiorentina della famiglia dei Gondi vestì gli abiti ducali e ricevè Luccialì: il quale pago della cortesia, e col riscatto dei fatti prigioni nella propria cassa di bordo, se ne andò pei fatti suoi. Fu acerba lezione pel duca. che costruì allora 4 galere, nominò un capitano generale in persona di Andrea Provana conte di Leinì; delle quali tre figurarono a Lepanto e bellamente. Tornate in patria con qualche preda, la guerra sul mare doventò popolare tra i signori; e mentre Cosimo dei Medici costituiva sul modello della Religione gioannita di Malta l'ordine stefanesco, il duca Emanuele Filiberto consegnava le galere dello Stato all'ordine di San Maurizio che non corrispose degnamente ai desideri ed ai voleri del principe; sì che presto gliele dovette togliere.

Carlo Emanuele volle imitare le marine oceaniche di navi quadre e diede asilo ne' suoi Stati al corsaro Pietro Eston inglese di nazione, protestante di rito, perchè traesse seco altri inglesi suoi amici al servigio, ed in qualità d'amiraglio gli ordinasse la marina quadra; la quale ebbe vita oscura, sinchè Vittorio Amedeo II, divenuto possessore nel 1713 della Sicilia, vi fondò *il Corpo della Marina* che poscia trasportò in Sardegna. E la marina regia combattè i barbereschi con valore sempre, e con varia fortuna; non pigliando alcuna parte però in tutti quei casi di guerra navale onde il Mediterraneo fu teatro tra potentati cristiani. Nelle guerre della rivoluzione veggo i Sardi a Tolone con Hood; poi, nell'esilio de' Reali in Sardegna, alla Maddalena ed a Cagliari veggo una marina capitanata da savoini, da nizzardi e da uomini di Sardegna, marina di corsari più che altro, che seppe anco combattere navi da guerra francesi; difatti il 22 febbraio 1793 la marina regia comandata dal marchese Felice di Constantin ed appoggiata alle batterie della Maddalena ributtò i Francesi tra i quali militava con grado di maggiore della guardia nazionale. Napoleone Buonaparte. Ebbe luogo nel 1794 il combattimento della fregata sarda *Alceste* contro una squadra francese; luogotenente dell'*Alceste* era il

barone Giorgio des Geneys. L'*Alceste* si arrese dopo onorevole resistenza. Poco stante, a cagione delle vicende politiche del tempo, la marina si spartì in due campi; l'uno rimase fedele ai Savoia rifugiatisi in Sardegna, l'altro servì prima la repubblica cisalpina, poi l'impero. Ristaurati i Savoia sul trono continentale nell'anno 1814 i due corpi una seconda volta si confusero in uno. Il barone des Geneys ne fu il capo. Codesto uomo insigne ebbe rimarchevoli pregi di ordinatore. Amò la professione, persuase il re a proteggerla. Fu tenace, economo, savio, degno davvero di tempi e di luoghi migliori. Portò nella marina notevole durezza nel tratto, eccessiva severità e gli usi che vigevano presso inglesi e francesi. Non imitò servilmente nè gli uni nè gli altri, che omai da due secoli si contendevano il primato; ma ne tolse a prestito quanto stimò fosse alla marina sarda dicevole. Nel 1821 l'amiraglio Jurien de la Gravière, che comandava la squadra di evoluzione francese in Mediterraneo, ebbe ad incontrare una fregata sarda, e nelle memorie di lui trovo elogi per la tenuta della nave e per la manovra che allor comandavasi in lingua francese. Si, francese era la lingua marinara del piccolo Stato, il quale, oltre ad aver ufficiali nizzardi e savoini, francesi d'idioma, aveva a marinari i veterani delle guerre del periodo napoleonico.

L'anno 1825 Jussuf-Bey signore di Tripoli pretese la regalia che usavasi pagare ad ogni mutazione del console sardo, a seconda della consuetudine degli Stati cristiani tributari dei barbereschi; ma la pretese a torto, perchè il Console era in licenza e non era stato traslocato. Il 7 agosto il bey bandì guerra alla Sardegna. Des Geneys compose una divisione navale delle fregate *Commercio di Genova* comandata da Francesco Sivori, e *Cristina* capitano Luigi Serra, della corvetta *Tritone,* capitano Giuseppe Zicavo e del brigantino *Nereide,* capitano Maurizio Villarey. Il 25 settembre Sivori giunse a Tripoli e, non accordatosi col bey, si preparò a menar le mani. Tripoli aveva castelli mediocremente armati e nel porto pochi legnetti. Bombardare Tripoli senza naviglio adeguato non era possibile; il Sivori stimò meglio l'operare col barchereccio. Quattro barche e 6 lance col cannoncino a prora *(duecento sessanta* uomini in tutto) comandate da Giorgio Mameli, secondo del *Commercio,* nottetempo, coi remi fasciati, penetrarono nel porto, assalirono, presero e bruciarono le navi tripoline. Era la notte sopra il 27. I Sardi ebbero due morti e cinque feriti; il che non toglie che l'impresa fosse assai bella. Vi si distinsero il sanese conte Carlo Corrado Chigi, il conte Emilio Pelletta, ambo tenenti di vascello, ed il guardiamarina conte Carlo Pellion di Persano. Il ritorno della spedizione fu trionfale, Sivori esaltato a barone al pari di Nelson; ufficiali e gregari ebbero ricompense a iosa. Che il mio

lettore non sorrida all'udire di cotale pioggia di onorificenze; ma rammenti piuttosto che bisognava porre un tantino in vista la giovane marina anche con qualche artificio. Re Carlo Felice che prediligeva Genova a Torino la protesse: Carlo Alberto l'ebbe meno in tenerezza. Nel 1834 e nel 1837 comprò due piroscafi che vennero chiamati la *Gulnara* e l'*Ichnusa*, una reminiscenza di Byron ed una classica. Entrò allora al servizio nelle armi di mare il cavaliere Eugenio di Savoia di Carignano, congiunto del re. Correndo il 1833 l'amiraglio Giorgio de Viry aveva veleggiato con una squadra a Tunisi per domandare una soddisfazione, e senza colpo ferire l'ottenne. In Genova si fondò una scuola di marina, nella quale, sinchè visse il Des Geneys, i giovani ebbero assai scarso l'insegnamento. Migliorò d'assai quando il comando ne fu affidato ad uomo di alto valore intellettuale e morale; intendo Alberto Ferrero della Marmora, autore del lavoro migliore e più completo che esista intorno alla Sardegna e di una carta marina dell'isola stessa sino a pochi anni buona da consultare. Regnante Carlo Alberto l'amiraglio Giuseppe Albini compose e pubblicò il « *Portolano della Liguria* »; la piccola marina faceva dunque le sue prove. Insino all'anno 1840 ebbe ordinamento generale ricalcato sul francese e la fanteria marina al paro degl'Inglesi ed una scuola di marina calcata sullo stampo della *scuola veneta di marina*. Lascio per ora la marina sarda; e scendo a Napoli, tornando indietro nel tempo e riferendomi alla dimane del supplizio di Francesco Caracciolo.

Anche qui scompartizione degli ufficiali in due campi quando il re Ferdinando fu astretto una seconda volta alla fuga. Giovanni Acton, che fu ministro di marina a Palermo sino al 1811 ed ebbe a successore il sanese Forteguerri, pose la marina dei Borboni a sussidiario servigio degl'Inglesi ed essa ebbe parte al blocco di Malta (1800), all'occupazione di Genova (1814) ed a quelle intermedie operazioni di crociera atte a schermire la Sicilia dalla invasione, prima del re Giuseppe, poi del re Giovacchino Murat. Chi ha dimestichezza colle opere di Paul-Louis Courier legga nell'epistolario di lui come infesta ai Francesi fosse la crociera anglo-sicula. Era guerra minuta; il che a mio parere significa efficacissima ad esercitare lo spirito militare.

I due re forestieri chiamarono di Francia il contrammiraglio De Lostanges, costruirono cannoniere, nominarono ufficiali, tra i quali spiccarono il Bausan ed il Correale. Carlo Randaccio, raccoglitore preciso e critico severo delle gesta marittime nostrali più recenti, non casca nelle retoriche esagerazioni di Pietro Colletta; mette ogni cosa al posto; giudica Bausan eccellente, valoroso e scaltro marinaro. Ecco una costui fazione minutamente analizzata dal Randaccio ed io vi rimando il lettore; cito testualmente:

« Addì 24 giugno 1809, il retro amiraglio inglese Martin, con una squadra di 3 vascelli di linea, una fregata, un brigantino, molte barche cannoniere inglesi e borboniche, e molte navi onerarie con truppa a bordo, comparve a settentrione delle isole di Procida e d'Ischia, con l'intenzione d'impadronirsene, come poi fece.

« Volle Murat che la sua piccola armata accorresse in quel frangente a Napoli, e comandò al Bausan, capitano di fregata, il quale con la *Cerere* da lui medesimo governata, con la *Fama,* comandante Sozi Carafa, e con 8 barche cannoniere era a Pozzuoli, e al tenente di vascello Giovanni Caracciolo, il quale con altre 30 di dette barche stava in Gaeta, movessero ad incontrarsi nel canale di Procida, ed uniti venissero a Napoli.

« Ma l'amiraglio inglese, per impedire che le due isole ricevessero aiuti dal continente, spedì, la sera del 24, la sua fregata chiamata *Cyane* (comandante Tommaso Staines) e il brigantino chiamato *Espoir* (comandante Roberto Mitford) con 12 barche cannoniere ad incrociare a mezzogiorno delle isole stesse.

« La mattina del dì 25 il Bausan uscì da Pozzuoli: incontanente gl' Inglesi gli traversarono la via. Spirava leggero il greco.

« Le forze delle due parti erano queste: la *Cyane* portava in batteria 22 carronade da 32: altre 8 da 18, e 2 cannoni da 6 in coperta: 32 pezzi in tutto: equipaggio, 175 uomini. L'*Espoir* portava 16 carronade da 32, e 2 cannoni da 6: in tutto 18 pezzi: equipaggio, 120 uomini. La *Cerere* aveva, probabilmente, 28 carronade da 18 in batteria, 2 da 36 e 10 da 8 in coperta: 40 pezzi: equipaggio, 200 uomini, in circa. La *Fama,* pure probabilmente, portava 22 carronade da 8 in batteria, 6 da 36 e 2 da 6 in coperta: 30 pezzi: equipaggio, 260 uomini incirca. Le cannoniere erano, dalle due parti, egualmente armate: un cannone da 18, o da 24, per ogni barca.

« Alle ore 8,40 la *Cyane* e l'*Espoir* cominciarono a far fuoco sulla *Cerere* e sulla *Fama,* che, arrestandosi, vivamente risposero. Alle ore 9,40 il fuoco cessò, poco dannoso ai combattenti, discosti gli uni dagli altri: però la *Cyane* ebbe il pennone di velaccio e parecchi stragli spezzati: è probabile che la *Cerere* abbia patito avarie più gravi, per la maggior portata delle artiglierie della *Cyane.*

« I Napolitani rientrarono a Pozzuoli con perdita, dice il *Diario di Napoli,* non grave. Gl' Inglesi incrociarono tutto il giorno sulla bocca di quel golfo, e la sera ancorarono sotto Procida. Furono ivi raggiunti da altre barche cannoniere borboniche che l'amiraglio Martin, informato della partenza da Gaeta della squadretta del Caracciolo, spediva loro in aiuto.

« La mattina del dì 26 giunse infatti nel canale il Caracciolo con

le sue 30 barche: ma vi trovò in luogo del Bausan lo Staines, pronto a battaglia. Non perdutosi di animo, il valente ufficiale prese a randeggiare la costa, e già stava per afferrare Capo Miseno, allorchè gli furono sopra tutte le navi inglesi. Si ridusse egli nella spiaggia di Miliscola, dove era stabilita una batteria comandata dal capitano Orsini, che lo protesse gagliardamente: e si difese finchè gli furono affondate 8 barche, a detta dei Napolitani, 4 a detta degli Inglesi, e prese 3 secondo gli uni, 18 secondo gli altri: le restanti, arrenatesi, conservò. Fiero combattimento, lo dicono gl' Inglesi, durato più di tre ore: la *Cyane* ebbe morti un ufficiale e due marinari: altri sei gravemente feriti: ricevette 23 palle nello scafo: molte avarie nell'alberatura. Ignote le perdite dell' *Espoir,* e delle cannoniere anglo-borboniche; ignote pure le perdite dei Napolitani, non lievi al certo. Il tenente Caracciolo fu da re Gioacchino creato cavalier dell'ordine delle Due Sicilie.

« In sul far della sera Staines, con la sua fregata, l'*Espoir* e 23 cannoniere, entrò nel golfo: Bausan con la *Cerere,* la *Fama,* ed 8 oppur 12 cannoniere era sempre ancorato a Pozzuoli. Durava però, o fu rinnovato, il comando regio d'andare a Napoli: per lo che egli preparò, la notte, i suoi legni ad una pronta partenza ed all'alba del dì 27, viste la *Cyane* e l'*Espoir* bordeggiare al largo, favorito da buon vento, fece tutte le vele, e si dirizzò al porto. Lo inseguì subito Staines: alle 6 e 1/2 le sue cannoniere cominciarono a sparare su quelle napolitane. La *Fama* intanto, veliera più che la *Cerere*, guadagnava cammino: anco le cannoniere napolitane avanzavano, il vento andavasi abbonacciando: onde lo Staines, benchè l'*Espoir,* cattivo veliere, restasse addietro, armati i remi della sua *Cyane,* riuscì a portarla al traverso della *Cerere,* che assalì fieramente a tiro di pistola. Erano le 7,20 pomeridiane.

« E fieramente ributtò Bausan l'assalto: incorati i suoi dall'intrepidezza di lui, e dal pensiero di pugnare al cospetto dei proprî concittadini: lo stesso re, dal castello dell'Uovo, apprestavasi a sostenerli con le artiglierie: anco la *Fama,* e parecchie cannoniere, scagliavano, quando loro veniva fatto, qualche colpo alla *Cyane.* E i marinai della guardia reale, di loro inerzia impazienti, chiedevano al capitano Capecelatro d'andar sulla *Cerere* ad aiutare i compagni. Avutane facilmente licenza dal re, Capecelatro con altri due uffiziali di vascello, Pignatelli e Vincent, conducevano un primo rinforzo d'uomini al Bausan. Durava il fuoco vivissimo, ed anche l'*Espoir,* avvicinatosi, cannoneggiava su la fregata napolitana.

« Alle 7,45 raccontano gl' Inglesi avere la *Cerere* ammainata la sua bandiera, rialzandola però poco dopo ricevuto altro sussidio da terra. Alle 8,25 il fuoco di essa diminuì molto: poi cessarono di sparare i cannoni di batteria: alle 8,30 il fuoco cessò dovunque.

« Ma cessato pure era il fuoco della *Cyane,* che aveva consumata tutta la sua polvere, e che trovandosi allora ad un miglio e mezzo dalla punta del molo di Napoli prese ad orzare come meglio poteva, fino che giunsero alcune cannoniere inglesi che la rimorchiarono fuori del golfo.

« Anche la *Cerere* fu rimorchiata in porto, e subito vi salì re Gioacchino: uffiziale e marinai lodò, e rimeritò largamente: il Bausan promosse a capitano di vascello. Erano su la *Cerere* stati uccisi o feriti più di 50 uomini; tra i primi il giovine uffiziale Grasset. Le avarie della nave gravissime. Nè patì minor danno la *Cyane:* 45 proietti nello scafo, molti passati da banda a banda: due alberi fracassati, velatura ed attrezzatura a brandelli. Il comandante Staines ebbe il braccio sinistro portato via, più una ferita al fianco: il primo tenente Hall ferito gravemente: feriti pure tutti gli altri uffiziali, così che sul finire del combattimento toccò il comando al piloto *(master)* Miller. In oltre, marinari uccisi, e 16 feriti. La *Cyane* fu rimandata, come inservibile, in Inghilterra.

« Su questo combattimento, il quale fu celebrato in Inghilterra, con giuste lodi al valore dello Staines, faremo qualche considerazione. Noi lo abbiamo narrato attenendoci alla storia, veridica ed imparziale, del James ed alla relazione fattane dal diaro uffiziale il *Corriere di Napoli* del 28 giugno e del 1° luglio 1809: documenti che nelle parti sostanziali concordano.

« Nella traversata che il giorno 27 i Napolitani fecero da Pozzuoli a Napoli, le forze loro si possono considerare uguali, se non superiori a quelle degl'Inglesi, i quali avevano bensì 23 cannoniere, e i napolitani solo 8 o 12: ma questi ultimi, dato pure che i 32 cannoni della *Cyane* equivalessero, per maggior potenza, ai 40 della *Cerere,* avevano una corvetta di 30 cannoni da contrapporre ad un brigantino da 18. Nondimeno si ritirarono, e la *Cerere* si fermò solo quando le venne addosso la *Cyane.* Allora fu tra le due fregate un duello in condizioni apparentemente poco diverse: chè la *Cerere* fu sostenuta, benchè a distanza, dalla *Fama* e da qualche cannoniera, e ricevette rinforzi d'uomini da terra: e la *Cyane* fu dopo qualche tempo sussidiata dallo *Espoir.* Ma chi pensi che il Bausan comandava a gente quasi tutta levata di fresco, che per la prima volta trovavasi al fuoco, e che combatteva con un nemico agguerrito, uso a vincere pressochè in ogni incontro, e condotto da un capitano valorosissimo, dirà giustamente prode il Bausan, e il combattimento della *Cerere* con la *Cyane* metterà tra quelli che onorano la marina italiana ».

Sin qui il mio confratello Randaccio. Pur tuttavia lecito mi sia dubitare della entità dei danni che gl'Inglesi soffrirono; poichè non

rintraccio nel mio James (edizione del 1822) verun cenno dello scontro. É giusto ammettere che il James, come qualsivoglia altro istorico, abbia dimenticato riferire qualche episodio di guerra lunghissima combattuta su tutti i mari; ma è anche ovvio che non avrebbe taciuto se avesse avuto da registrare numero considerevole di morti e di feriti. Sta pertanto il fatto che la costiera del reame di Napoli regnante Murat fu meno serrata dappresso dalle crociere inglesi e meno offesa dai costoro capitani che quelle di Francia e di Spagna; ecco segno palese ch'era meglio guardata dalla difesa locale; e ciò suona meritorio per Murat, per la sua giovane marina, per il popolo napolitano.

I Borboni ripristinati in Napoli accordarono le antiche ordinanze dell'Acton e del Forteguerri colle nuove del Lostanges e per queste e quelle sorse una marina di buoni studî, di finissime costruzioni, di ordinamenti magnifici sulla carta, pur rimanendo mediocri nella realtà delle cose per cagione delle condizioni politiche del paese governato malamente. Rimase negli usi locali qualcosa delle antiche tradizioni spagnuole, qualcosa delle inglesi doventate di moda e qualcosa delle francesi; ricordo tra i lasciti della marineria di Carlo III la divisione aristocratica tra ufficiali nobili o *di vascello* ed ufficiali plebei o *piloti*. Ferdinando II, al paro di tutti i Borboni, predilesse la marina. Primo in Italia diede ampio sviluppo alla navigazione a vapore nei suoi Stati, primo a fabbricar macchine motrici in Pietrarsa con meccanici italiani. Ebbe buone artiglierie fuse in casa quando ancora la Sardegna le comprava in Isvezia; ma la sua politica non poteva al certo condurre ad alte imprese. Fervido spirito animava gli ufficiali; e mancava la voglia al governo che la bandiera si onorasse di geste luminose.

Ed ora a Venezia. Non è giusto (duolmi altrimenti asserisca il Randaccio) che Angelo Emo traesse seco nella tomba la marina veneziana. Essa morì come locale ordinamento; ma il reame italico e poscia l'Austria redarono dalla Serenissima gli elementi buoni che la tradizione secolare conserva intatti e che periodicamente rigermogliano. Di codesta verità mi sembra aver fornito la prova narrando particolarmente la giornata di Lissa a suo luogo. Duodo e Pasqualigo non procedono forse dal nobile Angelo Emo? Austria ebbe in retaggio da Venezia navi ed uomini. Tra questi primeggiò per grado Dandolo. La casa d'Austria colmò di onori un amiraglio che portava il nome inscritto nel libro d'oro veneto, quantunque sia dubbio egli appartenesse al glorioso patriziato. Rimase italiana la lingua di bordo e la marina ufficialmente si chiamò *Imperiale e Reale marina veneta.* La istruzione nella scuola di marina era eccellente, le consuetudini degli ufficiali al massimo grado militari ed improntate a soldatesca

franchezza ed a lealtà. Qual buona educazione fosse loro impartita lo chiarisce la specchiata condotta che, esuli nel decennio 1849-1859, tennero sempre e dovunque. Vienna mandò a Venezia l'arciduca Federigo a studiare sotto Dandolo per tenerne poi a suo tempo il luogo. Gli ufficiali furono reclutati con larghezza di vedute nelle varie classi sociali, diversamente che nel reame di Sardegna e nel reame di Napoli ove la borghesia entrava per l'uscio della sovrana grazia nei ruoli di mare. Fatti singolari e di grido la marina veneta n'ebbe a malapena uno a Saida l'anno 1840. Vi si distinse un giovane bresciano morto capitano di vascello nella marina italiana; è il mio antico commilitone Domenico Chinca.

In ricordo suo mi compiaccio riferire il periodo seguente che lo riguarda: lo estraggo da un certo libretto del Kingston intitolato « *Our sailors* » ove sono raccolti gli atti valorosi di gente di mare britannica regnante Vittoria: ecco come termina il racconto della conquista di Saida: « Innumerevoli prove d'ardire sono degne di memoria. Tra l'altre un palio corso dal luogo dello sbarco sino al muro della città dal midshipman Giacomo Hunt del piroscafo *Stromboli* e dal guardiamarina Domenico Chinca della fregata austriaca *Guerriera* allo scopo di piantar sul muro i colori della respettiva nazione ». Siccome il Kingston tace il nome di chi vinse quel palio, piglio il silenzio a conferma della versione dei compagni di Chinca, cioè ch'egli piantasse sul muro i colori. Ahimè! peccato che ad un veneto non il leone alato di San Marco, ma la insegna di Lorena sventolasse sul capo! Chinca ricevette l'ambita croce dell'ordine di Maria Teresa, degna ricompensa.

Come in Italia, così risorgevano le marine minori di Spagna, di Portogallo, di Danimarca, di Svezia e d'Olanda modellandosi sopra la inglese gloriosa della passate vittorie, o sopra la francese intenta a ripigliar nella serenità della pace l'ambìto primato toltole dalle fortune di guerra. Faceva scuola da sè la marina russa, cui i due mari interni (il Baltico ed il Nero) obbligavano a peculiari consuetudini dipendenti dal clima.

II. — Mentre ferveva l'opera di ricostruzione cui tuttavia presiedevano i canoni strategici e tattici di Tourville, i canoni architettonici di Forfait e di Sané (che racchiudevano nelle pratiche regole le dottrine d'Eulero e di don Giorgio Juan) ed i canoni balistici di Gribeauval, maturavasi la grande riforma che è onore e gloria del secolo XIX, ed in forza della quale il *novis ordo* si è inaugurato nella marina: intendo l'applicazione del motore a vapore alla navigazione.

Per essa tutto è mutato: tutto, sino il modello del capitano, il quale oggi deve ricercare gl'insegnamenti dell'arte sua tra i compagni

di Temistocle, di Cimone, di Cesare, di Ruggero di Lauria, d'Andrea D'Oria, di Barbarossa e di Leone Strozzi, piuttosto che tra i colleghi di Drake, di Ruyter, di Duquesne, di Tourville, di Nelson e di Miaulis. Per essa la nave di guerra è la galea greco-latina restituita, i canoni tattici quelli di Leone imperatore, il portolano-tipo quello del cavaliere comasco Pantero Pantera rifatto da cervelli moderni.

Ed a questo proposito mi sia concessa una breve digressione. L'inevitabile accoppiamento dell'armatella costiera e dei riparti dell'esercito nella pratica della guerra difensiva esige portolani che non solo indichino chiaramente ogni elemento idrografico, ma altresì offrano qualche utile nozione sui più prossimi luoghi di dentro terra. É egli permesso sperare che tra i conterranei di Pantero Pantera sorga primo chi comporrà il portolano che i tempi nuovi esigono?

Salvatore Raineri nel suo tanto prezioso quanto succinto volume intitolato: « *Storia tecnica ed aneddotica della navigazione a vapore* », compilato con la scorta dei migliori scrittori stranieri, riferisce la lunga cronaca dei tentativi dal XVI secolo in poi per dare alla nave tale motore che non fosse nè il remo nè il vento. In Mediterraneo prima che altrove si studiò la questione; e ben s'intende come gli Spagnuoli abbiano tra le loro navi da guerra la *Blasco de Garay* in ricordo del cavaliero che sotto gli occhi di Carlo V nell'anno 1543 mosse una nave coll'aiuto del fuoco. Il periodo di speculazione scientifica durò a lungo ed abbracciò tutto il calunniato XVII secolo; dico calunniato e pensatamente, imperciocchè quel secolo fu appunto preclaro per la speculazione scientifica; la qual verità credo aver illustrato a sufficienza col trascrivere nel capitolo che tratta di quel tempo la ricca bibliografia d'opere attinenti alla professione del marinaro. Invero nel XVII secolo ritrovo in embrione tutto il tecnicismo ch'è vanto del tempo nostro. E l'incubazione continuò nel secolo successivo. Non ha guari la Francia ha innalzato una statua al marchese di Jouffroy il quale, sullo scorcio del settembre 1778, avendo studiato la macchina a vapore di Watt, cercò di applicarla alla navigazione. Nel 1780 la Saona fu risalita tra Lione e l'isola Barbe (ed in presenza dell'attonita moltitudine) da una barca a ruote costruita da Jouffroy; essa camminò alla stregua di sette miglia all'ora. Quantunque l'esperimento avesse superato l'attesa, l'inventore fu deriso e soprannominato *Jouffroy-la-Pompe* e gli spiritelli di Corte dimandavansi l'un l'altro « Connaissez-vous ce gentil-homme de la Franche-Comtée, qui embarque des pompes à feu sur les rivières? Ce fou qui prétend accorder le feu et l'eau? »

Durante la rivoluzione francese le speranze del marchese naufragarono e l'opera sua fu studiata in Inghilterra. Il Symington, a richiesta

di lord Dundas, nel marzo 1802, costruì il battello a vapore *Charlotte Dundas;* venticinque anni dopo il governo inglese ricompensò l'inventore con un regalo di *centocinquanta sterline.* Ma intanto lo studio della navigazione a vapore aveva valicato l'Atlantico; passò agli Stati Uniti ove Fitch e Giacomo Rumsey avevano costruito ancor essi un battello (1785). Giovanni Fitch morì vecchio e squattrinato ripetendo spesso un profetico lamento: « Verrà il giorno in cui qualche uomo più potente trarrà fama e ricchezza dalla mia invenzione, ma nessuno penserà al povero Giovanni Fitch ». E da Fitch passando per Guglielmo Henry e Samuele Morey ed Elia Ormsbee (1792) eccoci a Fulton per opera del quale il battello a vapore, proposto alla Francia l'anno 1802 e da essa rifiutato, diventò cosa assolutamente americana nel 1807. È l'anno della comparsa del piroscafo *Clermont.* Scoppiata la guerra nel 1812, Fulton, mentre accudiva a situare le mine subacquee per la difesa dei patrî fiumi, disegnava la nave di guerra a vapore, *Fulton the First,* di due scafi accoppiati stazzanti insieme 2475 tonnellate. Nel maggio del 1815 essa percorse 53 miglia sotto vapore in 8 ore e cinquanta minuti. Uno scafo conteneva la caldaia, l'altro la macchina propriamente detta. L'armamento militare consisteva in 30 cannoni da 32. Ciascuno scafo reggeva un pesante albero, attrezzato con ampie vele latine. Ambo l'estremità erano fornite di un timone: ambo gli scafi contenevano certe pompe fortissime per gettare torrenti d'acqua sui ponti dell'inimico, e ridurlo all'impotenza affogandogli artiglierie e munizioni. Un cannone sottomarino doveva collocarsi sotto ciascuna prora, e lanciare un proiettile di 100 libbre di peso ad una profondità di 10 piedi sotto la linea d'acqua.

Quanti ritrovati in embrione! Nelle invenzioni tuttavia informi di Fulton leggo la genesi della marina meccanica moderna. Fulton è la staffetta di Giovanni Ericsson.

Tale la prima applicazione della macchina a vapore marina a scopo di guerra che per quei tempi fu quanto maggiormente si potesse sperare. Fulton però non campò abbastanza per vedere la nave allestita. Egli era in allora impegnato in una lite con Livingston, che tentava di ottenere nel New-Jersey la concessione d'una linea di piroscafi per le acque dell'Hudson; reduce a Trenton da una seduta della legislatura nel gennaio 1815 contrasse malattia e ne morì il 24 febbraio. La sua morte fu considerata giustamente calamità nazionale.

Il progresso della navigazione a vapore si chiarì positivo quando le riforme alla caldaia tubulare ad alta pressione, nonchè il più agevole lavoro del ferro concessero ai costruttori di ottenere maggiori velocità. Il colonnello Roberto Stevens, figlio di Giovanni Stevens amico del Fulton, perfezionò la macchina a bilanciere e ne pose il primo

esemplare sul piroscafo *Hoboken* (1822). Costruì poscia il *Trenton*, riputato pei suoi tempi velocissimo, varò il *North-America* (1827) che dicono giungesse a filare 15 nodi all'ora e v'introdusse il tiraggio forzato; il quale dopo lunga eclissi è su tutte le navi rapide oggidì stabilito. Roberto Stevens propose nel 1837 anche la costruzione della batteria corazzata *Stevens* i cui cannoni sparavano un proiettile ogivale. La batteria dello Stevens non muovevasi per via di ruote, ma per varie eliche: ed alfine nel 1842 propose al governo una *vera corazzata lunga 250 piedi, larga 40, alta 28, mossa da 700 cavalli indicati, rivestita con lamiere di ferro dello spessore di 10 centimetri.* Il lettore non dimentichi la data.

In quest'ultimo periodo istorico della marina militare le date acquistano importanza non comune. Esse guidano a ricomporre la genesi delle scienze rinnovate mercè le quali l'arte navale mutasi radicalmente; sì che il prototipo della nave di battaglia che a Trafalgar fu il *Victory* doventa il piroscafo *Cyclops* nella campagna austro-inglese di Siria (1840) il vascello rapido *Napoléon* in quella del Mar Nero (1854), il *Monitor* nelle acque di Hampton Roads (1862), l'*Affondatore* in Adriatico (1866), il *Sardegna* oggi. Qual sarà dimani?

Già nel 1820 l'Inghilterra possedeva 17 piroscafi, 14 la Scozia e 3 l'Irlanda. Nel 1823 il costoro numero nella sola Clyde era di 53 e la massima singola velocità 10 nodi.

La marina militare britannica vantò il primo piroscafo nel 1821, nel 1827 ebbene già 7. E tra il 1828 ed il 1840 ne furono aggiunti al naviglio altri 60. L'anno 1848 furono cospicue in Mediterraneo le fregate a ruote *Terrible* e *Odin*. La *Terrible* aveva 800 cavalli di forza che mediante l'alta pressione potevano salire fino a 1200. Aveva quattro caldaie; a mezzi fuochi filava 11 nodi, a tutti i fuochi accesi 13.

La Francia non era rimasta indietro all'Inghilterra ed il 20 aprile 1817 il marchese di Jouffroy varò il *Charles Philippe* a Bercy presso Parigi. Luigi Filippo regnante, il governo francese costruì le numerose fregate da 450 cavalli e le corvette da 250; le vedremo figurare nell'impresa contro il Marocco cioè a Mogador ed a Tangeri.

Toccava a noi italiani e più specialmente a quella fervida stirpe nostra che dimora nel mezzogiorno, intendo i napolitani, la gloria di far primi d'ogni altro sventolare in Mediterraneo la bandiera alberata al picco d'un piroscafo. Esso fu il *Ferdinando I* della casa Pietro Andriel e C.; cui venne imposto lo tenesse in comando un regio ufficiale che fu Giuseppe Libetta padre ai miei commilitoni Pasquale e Carlo, questi contramiraglio nella riserva. Il *Ferdinando I* era lungo *120 piedi*, ne *pescava 7*, era animato da una motrice di *120 cavalli*, correva a *4 nodi e mezzo* l'ora. Fu costruito in Napoli e nell'autunno del 1818 visitò

gli scali tra Napoli e Marsiglia destando ovunque stupore e meraviglia. La *Gazzetta di Firenze* del 30 settembre 1818, la *Gazzetta di Genova* ed il *Giornale ufficiale del Regno delle Due Sicilie* (10 novembre) trattarono l'argomento rendendosi la eco del sentimento pubblico. Tanto rilevo dalle « *Miscellanee marittime* » dell'amiraglio Carlo Acton contenenti una lettera direttagli nel 1853 dal guardiamarina Pasquale Libetta figlio (come ho testè detto) di Giuseppe. Vi trovo altresì che niun piroscafo fuor del *Ferdinando I* visitò il Mediterraneo tra il 1818 ed il 1823, anno in cui un secondo giunse d'Inghilterra a Napoli, armato di gente napolitana.

Il motore a ruote offriva ampio bersaglio, e rimane uno schizzo a penna di Giacomo Watt a dimostrare che egli studiava la vite di Archimede come propulsore. É noto che il maraviglioso genio di Leonardo da Vinci, cui nulla fu alieno, aveva preceduto Giacomo Watt: esiste il disegno di lui, sommo tra tutti gli uomini del secolo che pur diede Cristoforo Colombo; il propulsore ad elica vi è chiaramente tracciato.

Nell'anno 1845 per suggerimento dell'amiraglio sir Carlo Napier la motrice a ruote fu situata al disotto del bagnasciuga: la nave così protetta fu il *Terrible.*

Riguardo alla nazionalità dell'inventore dell'elica la quistione è controversa. Darò dunque gli argomenti fornitimi dal commander Carlo N. Robinson nella opera sua recentissima « *The British Fleet* » e quelli francesi in cui Saverio Raymond autore del prezioso volume « *Les marines de la France et de l'Angleterre (1815-1863)* », è d'accordo col principe di Joinville onde i « *Vieux Souvenirs* » sono usciti testè alla luce. Sauvage in Francia e Pettit Smith in Inghilterra furono gl'introduttori, se non gl'inventori, del motore ad elica. Ecco la versione di Raymond e del principe di Joinville:

Correndo l'anno 1803 viveva in Parigi un Dallery organista di Amiens; la rivoluzione che aveva chiuse le porte delle chiese, lo privò del guadagno professionale. Mentre Fulton offriva a Napoleone Buonaparte il motore a ruote, Dallery il quale aveva avuto sentore di disegni di sbarco in Inghilterra, presentò i piani di nave speciale, *mossa dall'elica sommersa a poppa:* ma — circostanza anche più strana — l'apparecchio vaporigeno consisteva in *una caldaia tubulare.* I due ritrovati dovevano bastare al conseguimento di fama e ricchezza! pigliò brevetto per entrambi il 29 maggio 1803. Raccolse 30 mila lire, ed intraprese a Bercy lungo la Senna la costruzione del suo battello: esauriti i danari, in un accesso d'ira demolì ogni cosa. Ma ecco che nel 1820 un signor Delisle capitano del genio distaccato a Boulogne, colpito dai progressi della navigazione a vapore e conscio dei difetti

inerenti al motore a ruote esposto al cannone del nemico, studia un motore sommerso: e l'anno 1823 spedisce al ministero della guerra i disegni di un vascello ad elica da 80 bocche a fuoco colla preghiera sia trasmesso al ministero della marina come *segreto di Stato.* Passa un anno senza che niuna risposta giunga.

Delisle stimandosi libero di propalare un segreto onde niuno faceva conto, pubblica nel 1824 il suo lavoro negli « *Annales de la société des amateurs de Lille* ». L'elica da quel giorno entrò nel dominio pubblico. Conosceva Sauvage l'opera di Delisle? Conosceva la seduta dell'Accademia delle scienze di Parigi in data 17 marzo 1845 in cui Arago, Dupin, Poncelet e Morin conclusero il loro rapporto levando a cielo l'opera del povero Dallery? Ciò è dubbio. Ma egli è certo che Sauvage e Smith i quali si disputano il merito d'aver introdotto, questi in Inghilterra, quegli in Francia, il motore ad elica dimorarono lungo tempo a Boulogne.

Robinson dice che solo nel 1836 fu dallo Smith proposta un'elica efficace: ma gli si oppose sir Guglielmo Symonds, *Surveyor of the Navy,* ad un tempo navigatore ed architetto navale. L'elica, sperimentata nella marina mercantile, non fu applicata nella militare prima del 1842 sul *Rattler* di 777 tonnellate e 200 cavalli. Gli sperimenti comparati del *Rattler* col piroscafo a ruote *Alecto* furono sì concludenti che l'elica fu adattata ai due vascelli di linea *Ajax* e *Blenheim* che camminarono in regione di 7 nodi orarî. Ciò indusse l'amiragliato ad architettare le fregate *Dauntless* ed *Encounter* e la corvetta *Arrogant.* Nell'*Arrogant* la proporzione tra forza motrice e tonnellaggio fu un cavallo per ogni tonnellate 5,17: la velocità conseguita fu 8 nodi ed un quarto.

Ma se gl'Inglesi per i primi plaudirono al motore ad elica, lo vollero ausiliario della vela: laddove siamo debitori ad un francese, il celebre ingegnere Dupuy de Lôme, del *vascello rapido,* cioè della nave da battaglia di massima potenza cui la motrice imprima massima velocità. Già nel 1844 l'amiraglio Labrousse aveva presentato al ministero di marina in Parigi gli studî per un vascello ad elica di 100 cannoni e di 1000 cavalli di forza. Narra il principe di Joinville che certi doveri di ufficio lo posero in comunicazione nel 1847 con Dupuy de Lôme il quale gli presentò simultaneamente gli studî di un vascello rapido da 80 cannoni e di una fregata in ferro colla vela per motore ausiliario e coi fianchi ricoperti di piastre da corazza. L'illustre ingegnere aveva dunque in pronto due tipi differentissimi di nave da guerra i quali, comparsi successivamente sul mare, hanno radicalmente mutato la composizione delle squadre. Il Joinville caldeggiò il disegno del vascello rapido: plaudiva anche a quello della fregata corazzata, ma Dupuy

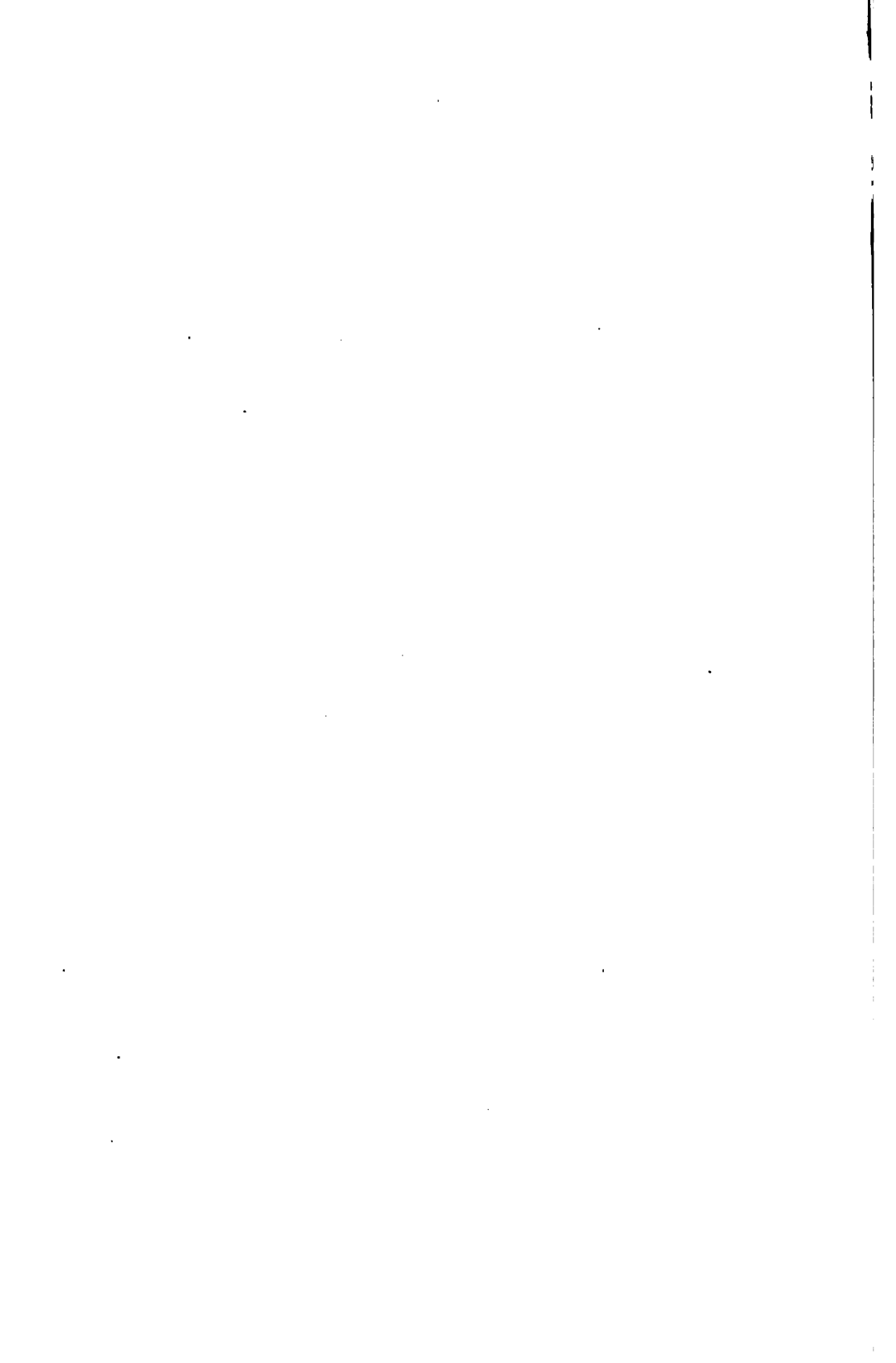
stesso gli fe' osservare che non sarebbe stato compreso dall'amiragliato d'allora. Non era agevole indurre il consiglio di marina ad impostare la chiglia di un vascello rapido nell'anno di grazia 1847: ardua anche ad un amiraglio figliuolo di re qual'era Joinville. Eppure questi non si diè per vinto; e profittò d'istante propizio. L'amiraglio conte di Mackau lasciava il ministero per una crisi politica: il duca di Montebello nominato in sua vece era in viaggio: Guizot teneva *l'interim* della marina. Correva il maggio del 1847. Joinville scrisse al Guizot raccomandando con tanto calore il disegno del Dupuy che il ministro decise decretare la costruzione. Per una di quelle ingiustizie, onde la storia è ricchissima, quel vascello si chiamò *Napoléon*, nome odioso agli Orléans; ed i suoi trionfi durante la guerra in Oriente levarono a cielo la gloria di Napoleone III. Lo stesso Raymond, nel libro citato, appena nomina Joinville: e ne relega il nome in una nota. Quanti anni son trascorsi prima che fosse reso al principe marinaro il vanto d'aver presieduto alla creazione del vascello rapido!

La migliorata lavorazione del ferro per mezzo delle macchine utensili mosse dal vapore ed il rincarimento de' legnami ridussero gl'Inglesi, di ferro ricchissimi, a piegarlo in corniere ed a tirarlo in lamine usandole a costruire membrature e fasciame delle navi. Ma, prima che per assoluta costruzione, il ferro fu a bordo alle navi foggiato a catene d'ancore. I marinai d'oggidì ignorano i diversi ed innumerevoli inconvenienti della gòmena in canape. Occorreva *rinfrescarla*, cioè filarne, oppur ricuperarne qualche braccia acciò non si frustasse pel fregamento contro le pareti delle cubìe ch'erano fasciate di piombo, metallo dolce come ognun sa. Salpata l'ancora, occorreva mettere al soleggio la gomena dopo averla lavata dell'immondizie del fondo. Nè impunemente potevasi tener la medesima gomena lungamente a mare. Militava *ab antiquo* in favore della gomena la leggerezza. Vedasi intorno a ciò l'aureo libro del Liardet intitolato « *Professional recollections on seamanship, discipline etc. etc.* ». L'Acton mi dice che sui laghi italiani le catene erano state sempre in uso: e che nei porti britannici usavansi per ormeggi da poppa. Bougainville ne propose l'introduzione a bordo sino dal 1771: non fu ascoltato. Un comandante Brown nel 1811 sortì ventura di far accettare — non senza riluttanza — le catene di posta: il Brounton aggiunse alla maglia il *barotto;* è riforma che sembra secondaria; è di merito incalcolabile. L'amiraglio sir Tomaso Hardy inventò lo *strozzatoio* che fu a lungo chiamato sì in Francia che in Italia *stopper;* è testimonianza palese della patria del ritrovato. Ma nè la gomena, nè la catena ingranavansi all'argano; a questo avvolgevasi il cavo speciale (e più tardi la catena senza barotto) chiamati appo noi, a Napoli *capostante*, a Genova *tornavira;* sinchè il ca-

pitano di fregata francese Barbotin inventò l'ingranaggio d'argano che serba il suo nome e che sino al 1866 gl'Inglesi si ostinarono a non adoperare.

Le camminiere dei piroscafi e le fiammate che se ne sprigionano furono cagione che nei propinqui alberi il sartiame fosse in catena nei luoghi dell'alberatura più esposti; ma le catene son traditrici, comecchè basti lo spezzarsi di una maglia per renderle inutili. Ed a codesto malanno rimediò la torsione del ferro filato in cavi, inventata in Germania nel 1832. La costruzione in ferro dello scafo fu adottata ben tosto anche in Francia, ma penetrò tardi nel dominio del naviglio militare in ambo i paesi, perchè lo squarcio che un proiettile apre in una carena in legno è meno dannoso di quello che in una carena di ferro per cagione dell'elasticità delle fibre onde il legno è composto. L'applicazione del vapore all'arte navale non si limitò alla propulsione ed all'architettura; senza le pompe d'esaurimento a vapore non avremmo bacini di carenaggio, fuorchè là dove altissime e bassissime sono le maree; senza la trazione meccanica per mezzo del vapore aleremmo a terra ancora le navi a forza d'argani; laddove è oggi cosa agevole il trarle sullo scalo in breve ora. Infine è per il vapore che esistono i bacini galleggianti.

Non chiuderò queste brevi note sull'opera del secol nostro senza dire qualche parola sopra i *Registri,* istituto che in embrione esiste negli statuti genovesi di Gazaria ed in tutte le leggi marittime del medio evo precedentemente citate.

Sino dal 1668 gli armatori di Londra avevano formato una lista delle navi marcantili britanniche colla loro singolare descrizione; era essa, per uso dei caricatori, esposta nel caffè del signor Edoardo Lloyd. Nel 1696 il caffettiere pubblicò un giornale chiamato *Lloyd's News.* Codesto giornaletto, nel quale i caricatori potevano ricercare gli elementi su cui stipulare l'assicurazione di nave e carico, pagando un premio maggiore o minore a seconda dello stato della nave, diventò nel 1726 *Lloyd's List,* che tuttavia sussiste, organo ufficiale del *Lloyd's Register,* lista ove sono matricolate tutte le navi costrutte secondo norme e regole fisse concordate tra la ditta ed i singoli armatori; e nella quale sono altresì descritte le loro spiccate particolarità ed ancora tutti quei dati storici circa lo stato di conservazione, i raddobbi subiti e l'epoca loro. Un caricatore, dal semplice esame della categoria cui una nave inscritta appartiene, viene a cognizione di quanto gli occorre. E da questo sono sorti col tempo quegl'istituti chiamati *London Lloyd, Lloyd Austriaco* (da non confondersi colla società di navigazione a vapore di pari nome), *Bureau Veritas, Registro Italiano, Registro Germanico,* etc. etc. Nè questo dei *registri* fu l'unico dei benefici che la

pace del 1815 arrecò. Essa, fomentando i commerci internazionali, rese necessarie le agevoli comunicazioni tra navi mercantili per via dei segnali. Il comandante Marryat — il romanziero — inventò un modo di segnalazione comune a tutte le marine e che adesso è da tutte adottato; perchè oggi gli stessi segnali sono in uso nelle varie marine sì di guerra che mercantili. Quasi contemporaneamente altro avevane trovato il capitano francese Reynold de Chauvancy; ma dopo qualche anno cadde in disuso.

I semafori e la illuminazione delle coste per via di fari e fanali furono ancor essi il prodotto della lunga pace che li ha moltiplicati in guisa che la massima parte delle coste n'è ricca, anche in luoghi reputati inospitali.

Infine lo sviluppo della navigazione a vapore creò le regole della rotta sancite da accordi diplomatici internazionali e che l'avvenire migliorerà e farà ad un tempo più semplici e più sicure.

III. — Nel periodo che dal 1800 corre fino al 1850 progredì la igiene navale. Altrove ho ricordato la tremenda mortalità sulle antiche squadre. Il viaggio di lord Anson intorno al mondo informi; ho detto altre stragi dello scorbuto, rammentando d'Orvilliers che tronca il corso alle sue sapienti manovre perchè la crudele malattia gli miete gli equipaggi. Dai « *Souvenirs d'un amiral* » del Jurien de la Gravière traggo ora un brano di giornale dell'amiraglio Latouche-Tréville. Nulla, a paro di quelle pagine, offre lo spettacolo delle miserie che percuotevano i nostri nonni all'aurora del secolo.

« Arrivée des bâtiments à la station du Nord 31 mai 1803.

« La *Corvette* de Marseille, ayant 400 hommes à son départ dont elle a jété 37 à la mer et débarqué 122 malades.

« 12 juin. Le *Braque* de Gênes, ayant 376 hommes dont il n'a perdu que 2 et mis 10 seulement à l'hôpital.

« 13 juin. Le *Nècessaire* de Nantes, avec 80 hommes, en a perdu 13 et 21 à l'hôpital.

« 14 juin. Le *Théobald* du Havre, ayant 300 hommes à son départ; en a jété 166 à la mer et mis 129 aux hôpitaux du môle. Ce bâtiment, arrivé hier au Cap, n'y a débarqué que 35 hommes en état de faire service.

« 15 juin. La *Sally* du Havre, ayant 250 hommes à bord, dont elle a jété 14 à la mer et mis 46 à l'hôpital.

« 20 juin. Le *Mars* du Havre, 300 hommes dont 17 ont été jétés à la mer et 40 mis à l'hôpital.

« 24 juin. L'*Auguste* de Marseille, 300 hommes dont il a jété 102 à la mer et mis 40 à l'hôpital.

« 24 juin. La *Bonne-Mère* de Marseille, 300 hommes dont 50 ont été jétés à le mer et 20 mis à l'hôpital ».

A migliorare lo stato sanitario della gente di bordo mirarono a vicenda capitani ed ufficî governativi. Gli *occhi di bove* o *portellini* del ponte di corridore, la maggior altezza di questo e delle batterie, agevolarono la interna ventilazione. I periodici bucati di brande e di effetti di vestiario, la distribuzione giornaliera di cacao e di thè tra gl'Inglesi, di caffè appo noi ed i Francesi, i più frequenti rinfreschi, i teatri a bordo, l'organetto, il violino scacciarono insieme lo scorbuto e la nostalgìa, due orribili malanni della vita di mare.

A gloria di Orazio Nelson dirò che quasi alla vigilia di Trafalgar si occupò particolarmente della distribuzione di vettovaglie fresche tra i varî vascelli, nonchè delle rappresentazioni sceniche sui teatrini di bordo. Già nella famosa caccia a Villeneuve ei s'era fermato il 4 maggio 1805 nella baia Masari per mandar il *Superb* a Tetuan per frutta, bestiame sullo zoccolo e legumi. Pari a Nelson fu Collingwood. Per quanto innegabili i costui titoli alla riconoscenza della patria per cagione di magnifiche geste guerresche, egli n'ebbe pur maggiori per essere stato capo scuola agli ufficiali nel migliorare le condizioni, ahimè! tanto meschine degli eroici marinari britannici. Lord Collingwood si occupò di quella brava gente in tutti i modi. Non s'accontentò di procurar loro il benessere materiale, ma anche il miglioramento morale. Nelle sue squadre non voleva i comandanti usassero troppa rigidezza. In parlamento martellò gl'intraprenditori dei viveri; e promovendo la pulizia delle navi, ne istituì l'igiene. Proscrisse le bestemmie ed il turpiloquio onde gli ufficiali infioravano i loro comandi. Bello è riscontrare che Ruyter, Tourville e Collingwood abbiano in tre marine ed in tempi diversi indotto le medesime riforme nella pulizia delle navi e nella purezza del vocabolario. Veri *signori* del mare per il genio e per il cuore ogni cosa, che degna del mare non fosse, vollero dalle navi sbandita. Comprendo appieno come lo Smiles offra ad esempio del più perfetto gentiluomo inglese del suo tempo il valoroso, pio e magnanimo lord Collingwood.

Nel secolo XVIII i medici di bordo eran poco meglio che *barbieri*. Alcuni capitani inglesi si ribellavano ad imbarcarne.

Chi ha letto *Roderick Random* ricordi la scena in cui il 2° medico della nave amiraglia casca in mare; e l'amiraglio che, non volendo perder strada, ordina all'ufficiale di guardia di procedere appena gli dicono che l'*uomo in mare*, lungi dall'essere, com'ei credeva, un gabbiere, altro non è che un *inutile medico*. Quell'episodio è storico. Nelle campagne del periodo napoleonico il vieto pregiudizio contro i medici svanì, e dopo il 1815, l'aumentata paga agli ufficiali sanitarî fu ca-

gione che i medici di nave si reclutassero tra gente sempre più colta. È voce che Giorgio Des Geneys nominasse il suo barbiere capo medico della marina sarda, ma ciò non impedì che buoni e colti giovani usciti dalle Università di Genova e di Cagliari andassero medici a bordo. La cultura vince sempre. Tra i medici di bordo della marina francese io scorgo Eugenio Sue, futuro romanziero e futuro istorico, giusto nel mpo in cui appare l'opera del Fonssagrives, creatore coi suoi scritti dell'igiene navale moderna.

Che fossero feroci i codici antichi penali marittimi l'ho detto. Lentamente e grado a grado mitigaronsi que' rigori eccessivi che, introdotti dagli Olandesi che li avevano redati dagli Spagnuoli e di cui l'origine si rintraccia nell'impero bizantino, avevano acquistato dritto di cittadinanza per ogni dove. La brutta consuetudine, originata dalle galere, di *battere i marinari* scomparì. Legalmente restarono le battiture nel codice marittimo della marina francese e fu gloria della rivoluzione del 1848 di abolir per decreto le punizioni corporali a bordo. L'esempio buono è contagioso quanto il cattivo; sulle navi sarde nel 1850 non si batteva più: nella marina napolitana si battè sino al 1860. Nella marina degli Stati Uniti le punizioni corporali furono abolite tardissimo, poco prima che Abramo Lincoln salisse a presidente. I più restii furono gl'Inglesi, presso i quali il *gatto a nove code* si usava ancora nel 1866. A titolo di curiosità dirò che, nei primi anni del secolo, i comandanti britannici avevano ancor licenza di far fustigare con esso i *midshipmen;* la punizione infliggevasi loro nella *camera di consiglio* con un *gatto* speciale adorno di *striscette di panno rosso.* Potevansi però ancora *battere* i guardiamarina britannici nella metà del secolo nostro: almeno tanto rilevo dalle memorie di Hobart bascià. Quanto ai poveri marinari erano ancor nel 1856 trattati con stupida ferocia da taluni comandanti protetti da influenza parlamentare. La *stampa,* coll'esporne i nomi alla pubblica esecrazione, pose un rimedio efficace alle male pratiche. Punizione usuale di bordo tra il 1800 ed il 1865 fu, per lievi mancanze, la privazione dei viveri. L'errore igienico era palese: ed ai marinari puniti così impoverivansi muscoli e cervello, con quanto vantaggio del servigio lo dica chi ha sale in zucca. Grazie a Dio ed al buon senso, i varî ministeri di marina hanno abolito la stolida costumanza presso ogni nazione civile.

Dirò infine qualche cosa sulla *teletta* delle navi nella prima metà di questo secolo. Sappiasi che tra il 1700 ed il 1801 colorivasi in azzurro la parte superiore dello scafo, in giallo-canarino la linea di batteria ed in nero il rimanente sino al pelo d'acqua. Per la dipintura dell'interno usavasi molto il rosso per i carretti delle artiglierie e le soglie dei portelli; il verde od un giallino per le murate sì di coperta

che delle batterie. Nelson dipinse gli scafi in nero, gialle le linee delle batterie; quella teletta fu battezzata « la moda di Nelson, » e gli sopravvisse. Più tardi il bianco sostituì il giallo. Le *polene* furono adorne di una figura emblematica o d'un *fiorone,* dorato, oppur bianco dipinto. Gli alberi maggiori si usò tingerli in bianco o giallo, neri i pennoni, raschiati e resinati gli alberi di gabbia, di velaccio, quelli di flocco e le aste delle vele di caccia. Dirò anche che il numero delle lance d'ogni nave fu aumentato, e calcolato in guisa da poter bastare al salvamento di una buona parte dell'equipaggio, riservando ai semplici mezzi di bordo il modo e l'agio di costruire una zattera che aiutasse a ricoverare il rimanente.

I marinari di Francia, di Sardegna e di altre potenze mutavano nome coll'arruolarsi e ricevevano (al paro dei lacchè nel XVIII secolo in Francia ed altrove) un nome speciale detto *nome di guerra.* Onde la strana consuetudine? Eccone l'origine; molti uomini arruolavansi sulle navi dopo dolorosi casi occorsi, e preferivano portare *pro tempore* altro nome che quello di famiglia che ripigliavan più tardi. Eh! la nave è stata lungamente asilo di molte miserie morali, la casa d'espiazione di molte colpe, il luogo di correzione di non pochi giovanetti ribelli alla paterna potestà! Poi convenne ai governi dare ai marinari un nome di guerra per evitar la confusione di troppi omonimi sui ruoli. Così Giuseppe Garibaldi si chiamò *Cleombroto.* Nella marina americana non v'eran nomi di guerra; ed ogni marinaro entrando in servigio dava un nome non di capriccio, ma che suonasse anglicamente; la qual regola fu escogitata ad evitare che gl'Inglesi trovassero sulle navi della repubblica i proprî disertori.

La divisa di ufficiali e gregarî assunse taglio e colori comuni a tutte le marine; presso a poco è quella che si conserva tuttodì. L'origine n'è britannica; poichè è notorio che i vittoriosi impongono sempre la moda: pertanto il colore azzurro è tuttavia ricordo del *justaucorps à brévet* concesso come privilegio agli ufficiali di mare da re Luigi XIV. La *moda,* che è tiranna, impose anche quelle usanze di pulizia sulle navi che, se hanno pregio igienico, loderò; ma cui non conviene oltremodo sacrificare. Introdotte dagl'Inglesi, carezzate dagli Americani, ultimarono nell'esagerazione. Si badò molto alla *tenuta* delle navi: ci si badò troppo, sinanco fanciullescamente.

Ma i risultati delle sperienze di lunga guerra e le amichevoli consuetudini che, per la conclusa pace si allacciarono tra le diverse marine, condussero a che queste avessero comune o quasi il *servizio di bordo* che appo gl'Inglesi ed Americani ha nome di *routine;* l'origine del vocabolo è francese. Il nuovo naviglio a motore esclusivamente meccanico cancellerà parte non lieve del servigio di bordo. Forse il

lettore mi saprà grado se succintamente fisserò in queste carte qual esso era nel tramonto della marina veliera presso gl'Inglesi. Con lievi differenze venne imitato ovunque.

Assioma fondamentale di bordo è il seguente: « Non lasciar mai il marinaro in ozio, a ciò non commetta mancanze ». Corollario mediterraneo — almeno secondo il primo pilota della marina napolitana don Domenico Teperino — è questo: « al marinaro non far mai del bene; anzi di quando in quando un pochino di male ».

Evidentemente l'iniquità della massima va attribuita al ricordo nostrale delle ciurme di galere, dei *buonavoglia* e dei raccogliticci soldati di bordo e dei frati-corsari della Religione gioannita. Ciò premesso ecco quanto dice l'Acton sul servigio di bordo.

« Un sistema di giornaliere occupazioni ed esercizî da serbarsi con quanta precisione sia possibile è senza dubbio necessario; ciascun giorno deve essere assegnato per un particolare dettaglio, lavoro ed esercizio. Un sistema costante non può serbarsi nè in tutti i tempi nè in tutte le navi, esso deve assolutamente dipendere dalla prudenza del comandante a seconda delle circostanze; ed in vero queste sono tanto variate che conviene farvi uno studio particolare.

« Vi è tempo di guerra e tempo di pace; nel primo l'istruzione è pressante e gli equipaggi a causa de' grandi armamenti hanno minor numero di gente scelta; nel secondo l'istruzione può farsi a più bell'agio, e ordinariamente gli equipaggi sono migliori. Un equipaggio a primo armamento ha bisogno di molta fatica per renderlo bene ordinato e addestrato, un altro da lungo tempo armato ha bisogno soltanto di conservarsi con moderati esercizî nelle sue acquistate buone qualità. Una nave novellamente armata, destinata a navigar sola e lungamente, ha tutto l'agio di addestrare la gente senza affannarla; un'altra che a prima escita deve navigare in squadra ha bisogno di prodigî di attività per mantenersi almeno, se non gareggiare, con le altre. Da tutte queste diverse posizioni deve dipendere il regolamento giornaliero dell'equipaggio.

« *Doveri assegnati per ciascun giorno della settimana.*

« *Lunedì* — Bucato delle brande — Esercizio di cannone ad una guardia per volta, l'una nelle ore antimeridiane, l'altra nelle pomeridiane.

« *Martedì* — Una settimana esercizio generale di vele se si è in porto; duri un'ora; l'altra settimana esercizio generale di combattimento al mattino. Alla vela codesto esercizio si faccia prima del pranzo e prima delle osservazioni astronomiche degli ufficiali.

« *Mercoledì* — Bucato delle fascie d'imbarcazioni e di altre tele, pulimento delle lance e del palamento con pietra e sabbia — Esercizio di moschetteria, di sciabola, e tiri al bersaglio.

« *Giovedì* — Pulizia del vestiario — Esercizio di vele per i guardiamarina.

« *Venerdì* — Bucato della biancheria — Esercizî diversi secondo la vita di porto o sottovela.

« *Sabato* — Lavanda in corridore — Pulizia di tutti i locali inferiori — Esercizio di cannone per i guardiamarina.

« *Domenica* — Rivista e parata.

« N. B. Quando l'equipaggio sia provveduto di due brande per uomo, siccome si laveranno il lunedì d'ogni settimana, la sera della domenica la gente appenderà le brande pulite. Quando v'ha una sola branda per uomo, il bucato delle brande avrà luogo il lunedì di una settimana; e nel giorno corrispondente dell'altra si sostituirà al bucato della branda la lavanda a pietra e sabbia della coperta. I materassi dell'equipaggio saranno sciorinati due volte al mese nell'inverno, e settimanalmente nella state ».

Che i miei lettori marinari non inarchino le ciglia al caso di una sola branda per uomo. Era frequente: anzi dirò loro che, correndo l'anno 1856, la corvetta *Aquila*, nave-scuola degli aspiranti, essendo ristretta per il costoro numero, il comandante Baldassarre Galli di Mantica dispose che ogni branda dovesse servire a due aspiranti, e chi smontava di guardia si coricasse nel letto abbandonato da colui che montava. L'igiene non aveva dunque fatto passi giganteschi nella marina sarda. Pur tuttavia non si ebbe che un sol caso di malattia grave tra gli aspiranti. A titolo di curiosità dirò che la vittima fu il conte Arturo Perrone di S. Martino che, lasciata la nave per il campo, fu egregio ufficiale d'artiglieria nelle battaglie del 1859.

Mi sono dilungato nello smaltire gli spiccioli della storia, e chiestone scusa al lettore, lo riporto più in alto: ad una manifestazione marittima per cui la metà di questo nostro secolo va distinto. Ogni nuova terra abitata era ormai scoperta; allora la marina, fattasi ausiliaria della geografia, corse verso i poli a studiare fatti naturali e geografici. Ed il periodo si raccomanda altresì per le opere insigni dei cartografi e degli astronomi, cui il cronometro venne in aiuto. Insieme al circolo ripetitore, al sestante, alle bussole di precisione, al teodolite e ad altri istrumenti (che buon numero dei miei lettori hanno avuto tra mani) esso non fu ultima cagione che il contorno delle terre fosse tracciato con sempre crescente precisione. Marinari francesi, inglesi, americani, russi, spagnuoli, olandesi consacrarono a rimarchevoli lavori di geodesia e d'idrografia i loro sforzi. Non voglio dimenticar qui a lato dei nomi di Smyth, di Beautemps-Beaupré, di Edmondo Jurien de la Gravière, di Moresby, di Scoresby, di Fitz-Roy, di Page e dell'immortale luogotenente Maury, autore dell'aurea « *Geografia fisica del*

mare » il nome illustre e meno noto, quantunque ugualmente degno, del generale Alberto Ferrero della Marmora. Infine dirò che tra le armi di bordo se ne introdusse una nuova, il *cannone obice* o *cannone camerato*, il quale lanciò una *palla cava* od una *granata*, rendendo così assai più micidiale il tiro delle navi: l'invenzione devesi al generale francese Paixhans, propugnatore del tiro diretto di proietti da scoppio; il mortaio delle bombarde fu surrogato in parte coll'*obice* delle navi. L'obice scacciò assolutamente di seggio la caronada.

IV. — Ultimo e non lieve vanto del secolo nostro fu quello di aver determinato la fine della pirateria. Dominava *ab antiquo* nei mari della Cina e della Sonda. Le *alte potenze* d'Algeri ed i principati musulmani del Marocco, di Tunisi e della Tripolitania l'esercitavano fino dal secolo XV con tale impunità ch'era parte del diritto pubblico; ed i principali Stati mediterranei ed alcuni oceanici sottomettevansi al periodico pagamento delle regalie.

La guerra d'indipendenza ellenica e la guerra di liberazione ispano-americana diedero vita alla pirateria nell'Arcipelago e nel mar delle Antille. Or la mala pianta dovunque è sradicata e gli Oceani godono della sicurezza che un dì assicurò al mare latino la gran pace romana d'Augusto.

Ho qui sotto gli occhi un libro assai raro, « *The History of the chinese pirates from 1807 to 1810* » tradotto dal Neumann sull'originale cinese; sia esso mia guida.

Insino da tempi remotissimi il mar della Cina fu infestato dalla pirateria; la quale culminò quando nel 1796 Kea-King fu esaltato al trono di Pekino. I pirati originariamente furono annamiti. I locali rivolgimenti dell'Annam buttarono un pretendente al soglio tra le braccia di Cing-Tsi che nel 1803 radunò intorno a sè 200 vele. Morto, gli succedette Cing-Yeh, che spartì le sue forze in sei squadroni che a norma delle insegne respettive chiamaronsi le *bandiere rosse*, le *gialle*, le *verdi*, le *azzurre*, le *nere* e le *bianche*. Ogni squadrone, capitanato da un amiraglio, aveva la sua plaga da perlustrare e da taglieggiare. La maggior squadra, la *rossa*, alla morte di Cing-Yeh, perito in un tifone, rimase sotto la immediata direzione della sua vedova la quale poi assunse il comando supremo di tutte le forze piratiche, e confidò le *bandiere rosse* a Pao, cinedo favorito del defunto consorte.

Il golfo del Tonchino, lo stretto di Fokien, gli estuari della riviera di Canton e degli altri grossi fiumi dell'impero cinese furono il teatro delle depredazioni di codesti pirati audacissimi che, con voce spagnuola, si conoscono nei periodici del tempo sotto il nome di *ladrones*. I mandarini delle provincie marittime li combatterono per qualche anno con poco costrutto; e troppo lungo sarebbe narrare gli scontri delle giunche

mandarine colle giunche ladronesche. Convenne meglio allo Stato di servirsi delle gelosie tra i differenti amiragli e di promettere indulti successivi. Nel 1810 la capitanessa generale dei *ladrones* accettò le offerte del Governo e si ridusse a vita tranquilla, accettando per sè e per i suoi pensione e terre. Primo a disertare la bandiera dei *ladrones* fu Pao. I pirati di rado assalivano i *barbari dai capelli rossi* (inglesi) e gli europei in genere; pur nondimeno qualche volta ne catturarono navi ed uomini. Le loro intraprese somigliavano a quelle dei filibustieri di Morgan e qui riferisco i tre articoli principali del regolamento di Pao.

« Se un uomo discenda a terra senza permesso e sia ripreso gli si bucheranno le orecchie in presenza di tutta l'armata, ed in caso di recidiva sarà ucciso.

« Nulla può esser preso dal mucchio della preda. Ogni cosa sarà scritta a registro; ogni pirata avrà diritto a due parti su dieci; le altre otto parti andranno ad ingrossare il fondo sociale; l'asportarne la minima porzione senza permesso sarà punito colla morte.

« Niuno ardirà far violenza alle donne prese nei villaggi e portate a bordo. Il pirata ne chiederà prima licenza al commissario di bordo e poi discenderà colla donna nella stiva; e là saranno sposi. Sposare senza licenza, o far violenza ad una prigioniera, sono crimini punibili colla morte ».

All'uso dei filibustieri i *ladrones* tenevano assemblee generali che non precedevano l'impresa, ma radunavansi a cose finite; ed a pluralità di voti, sull'accusa di testimonî di veduta, i codardi erano dannati alla morte. I pirati usavano molto gli strattagemmi per acquistare preziose informazioni. I capitani scendevano spesso a terra sotto spoglie mentite e le loro crudeltà erano pari alla cupidigia. Le donne che pigliavano nei villaggi erano sempre pronti a rendere ai parenti contro riscatto; quelle poi che non si riscattavano erano vendute tra i *ladrones* al prezzo di quaranta scudi. La donna diventava col fatto legittima moglie del pirata e lo seguiva nella sua esistenza randagia.

Il signor Riccardo Glasspool, ufficiale della Compagnia delle Indie, preso prigioniero dei *ladrones* nel 1809 e che visse con loro diciasette settimane, fu riscattato dalla Compagnia per una bella somma di danaro. Nel tempo della sua cattività egli dovette combattere contro le giunche mandarine, forzatovi dai pirati; e la sua relazione, pubblicata in appendice del volume che ho citato, è interessantissima. Collettivamente i *ladrones* salirono un momento all'enorme cifra di 70 mila uomini scompartiti in 800 grosse giunche e moltissime minori.

La capitolazione degli amiragli e dell'amiragliessa sminuì il ladroneccio marittimo, ma non lo estirpò assolutamente. E poi certe male piante ripullulano. Francia ed Inghilterra si diedero allora per conto del

governo cinese a catturare giunche piratiche e ne fecero strage. Pur nondimeno la pirateria non fu mai assolutamente distrutta nei mari di Cina e difatti Francia ancora recentemente combattè le *bandiere nere* al Tonchino.

La costa settentrionale e parte della orientale della grande isola di Borneo fronteggia a tramontana il mar della Cina ed a levante l'arcipelago delle Filippine. Nei due Stati di Saravak e dell'isole Sulù, ambedue retti da sultani malesi e musulmani, fioriva la pirateria. Giacomo Brooke luogotenente della marina inglese si diede con un suo yacht nel 1839 a distruggere i pirati di Saravak; alcuni tra essi arruolò sotto le sue bandiere ed infine divenne rajah di Saravak sotto l'egida della protezione britannica. Il figlio assunse il paterno principato nel 1868 a patto di lasciarne erede l'Inghilterra nel caso d'estinzione della stirpe.

L'arcipelago delle Sulù è dominato sino dal XVI secolo da una tribù malese e musulmana originaria di Giava. Essa fornisce l'aristocratica banda piratica che governa l'isole e che chiamasi dei Datù. Capo dello Stato è il rajah o sultano, suo luogotenente il *rajah laut* o amiraglio. Nel 1845 l'amiraglio francese Cécille rasò al suolo una delle città dei Sulù. Gli Spagnuoli nel 1848 e nel 1851 combatterono e distrussero quel nido di pirati. Forse un po' pirata fu l'antico capitano mercantile spagnuolo Cuarteron che parecchi miei colleghi della marina italiana hanno conosciuto fra il 1875 e il 77 sotto le spoglie di frate, pur rimanendo marinaro nell'anima ed il più abile pilota dell'arcipelago della Sonda. Fu padre Cuarteron che condusse Enrico Accinni, allora comandante del *Governolo*, all'ancoraggio di Sulù e che lo presentò al giovane sultano la cui guardia di pirati era munita delle più belle e più moderne carabine.

Ma che codesti mari lontani non mi dilunghino troppo dal Mediterraneo. Se nell'estremo Oriente il navigante correva pericoli, non v'era da scherzare quasi all'uscio di casa nostra. Su più d'una tomba di marinaro greco morto fra il 1820 e il 1852 poteva iscriversi come su quella degli antenati, che Tucidide rammenta: « Ei fu pirata ». Tuttora ricordo i discorsi dei gabbieri della nave-scuola ove ero aspirante, i quali sul castello di prora raccontavano essere stati vittime delle depredazioni dei Greci durante la guerra che dicesi di Crimea. O Bartolomeo Cichero, capo gabbiere di trinchetto, sei ancora di questo mondo? Rammento che tu hai navigato sopra un brigantino di Camogli che si chiamava *L'Assassinato da tre* perchè, a tre riprese, rimasto fermo per calma di vento, fu da certe barche greche manomesso. Ed il mio vecchio comandante Antonio Sery mi narrava le crociere in Arcipelago del *Tritone* e della *Nereide*, regie navi sarde cacciatrici di

pirati. I prigionieri si portavano a Genova dove la pietà dell'arcivescovo inducevali al pentimento ed a rientrare in grembo della Santa Romana Chiesa abiurando gli errori di Fozio. Liberati erano rimpatriati e, suppongo, alla prima occasione tornavano a pirateggiare.

Eppure questa era già la decadenza di quell'istituto locale, perchè nel 1825, correndo il settembre, uno stuolo di pirati ellenici s'era impadronito delle Grabuse presso l'isola di Candia. Un anno dopo quegli scogli erano irti di 400 cannoni presidiati da 900 birbanti. La fregata inglese *Sybil* spedita a disfare quella microscopica Gibilterra ladronesca, ci rimise 40 uomini tra morti e feriti ed a nulla approdò.

Peggio, se possibile, accadeva nelle Antille dove, intorno al 1825 pullulavano corsari, pirati e *lettere di marca* con bandiere dei diversi effimeri governi provvisori. Esercitavano il *diritto di visita* come corsari, ma derubavano il visitato a guisa di pirati; e qualche volta assalirono navi da guerra. Nello spazio d'un anno 23 navi commerciali francesi furono svaligiate. L'amiraglio francese Jurien de la Gravière ed il commodoro americano Davide Porter distrussero i pirati delle Antille andandoli a ricercare colle lance armate nelle insenature che servivano loro di rifugio. Ma il luogo dove l'istituzione nefasta fioriva e d'onde sfidava da secoli il diritto marittimo era Algeri. Quantunque l'Inghilterra vi si opponesse, la Francia, offesa dal dey Hussein, bloccò la costa algerina con grave dispendio e poco risultato tra il 1827 ed il 1830. Finalmente il governo di re Carlo X, stanco di quelle lentezze, il 14 giugno del 1830 spedì l'amiraglio Duperré che sbarcò 38 mila uomini sulla spiaggia di Torre-Chica mal difesa da alcune batterie; pochi giorni dopo *Algeri la guerriera* fu espugnata. Se la Francia non avesse altro titolo alla riconoscenza degli armatori del mondo intero, la conquista d'Algeri basterebbe per assicurarglielo e nobilissimo. Per opera sua il Mediterraneo cessò dall'essere inospitale. Infatti da quel giorno le navi mercantili non andarono più in volta armate di cannoni. Rimasero è vero nei mari di Grecia ladri di mare in buon dato, ma non fu la pirateria alturiera; la dirò costiera, e solo praticata quando la calma del vento offriva ai ladri d'acqua salsa favorevole l'occasione.

V. — La cronaca navale dal 1830 al 1848 si decompone in una serie di fatti d'armi i quali, se non hanno il colore epico della guerra gigantesca dei primi anni del secolo, sono degni di nota per i resultati ed in ispecial modo perchè contribuirono al progresso dell'arte marina. L'11 luglio del 1831 l'amiraglio francese Roussin con 6 vascelli, 3 fregate, una corvetta e 3 brigantini penetrò nel Tago a vento largo; sfilò sotto il fuoco delle fortificazioni innalzate a San Giuliano dai fautori di don Michele di Braganza, ne scavalcò le artiglierie,

sconfisse le scarse navi micheliste all'ancora ed in meno di quattro ore ridusse Lisbona ad inchinarsi al volere di Francia. L'anno di poi l'imperatore del Brasile, padre della regina donna Maria della Gloria sbarcò a Terceira nelle Azzorre e quindi ad Oporto. Un giovane veterano delle guerre inglesi contro Francia, il capitano Giorgio Rose Sartorius, assunse il comando della squadretta di donna Maria. Due sue fazioni furono di dubbio esito. Lo surrogò un suo commilitone, sir Carlo Napier (il compagno di Ussher al blocco di Marsiglia) il quale con 3 fregate e tre navi d'avviso il 2 di luglio prese all'arrembaggio 2 vascelli, 2 fregate ed una corvetta portoghesi. Questo segnalato combattimento liberò Lisbona dai michelisti e stabilì solidamente in Portogallo gli ordini costituzionali.

Nell'anno istesso Francia ed Inghilterra riunirono le loro forze per appoggiare l'insurrezione dei Fiamminghi cattolici contro i Batavi protestanti. Nel 1830 l'armata olandese aveva contribuito a domare la ribellione di Anversa. Due anni dopo 11 vele dell'amiraglio francese barone di Mackau e 18 del vice amiraglio inglese Malcolm col blocco della Schelda e col battere a cannonate i forti avanzati contribuirono alla caduta di Anversa, assediata dal maresciallo Gérard.

Nel 1834 l'amiraglio De Mackau andò a chiedere soddisfazione ai governanti di Cartagena delle Indie che avevano minacciato il console francese. I Colombiani cedettero; ma l'esempio loro non valse a tenere in riga il governo messicano, e nel 1838 una divisione di 2 bombarde, 3 fregate, qualche corvetta e 2 piroscafi comandati dal contramiraglio Baudin assalì il forte di San Giovanni d'Ulloa. Le grosse navi veliere furono dal Baudin disposte a circa 2 mila metri dal fronte di mare, mentre i piroscafi in moto e le corvette sotto vela ne sfilavano distanti un migliaio di metri. La piazza fu smantellata per cagione della maestrevole precisione del tiro; questa giornata segna l'istante psicologico della perfetta ricostituzione della marina francese. San Giovanni d'Ulloa capitolò il 28 novembre; ed il 5 dicembre il prode Baudin alla testa dei suoi marinari s'impadronì delle fortificazioni della Vera Cruz; e si concluse la pace.

Il principe di Joinville, nome caro agli uomini di mare di qualsivoglia nazione, ha testè (1894) pubblicato i suoi « *Vieux Souvenirs,* » libro ricolmo di notizie peregrine intorno alla ricostruzione della potenza navale della sua patria. La conquista di San Giovanni d'Ulloa a cannonate e della Vera Cruz all'arma bianca per opera delle compagnie da sbarco vi è narrata con efficacia e singolare modestia. Oh! quante cose bisogna tacere per cagione delle leggi indeclinabili dell'euritmia! Rimando dunque i lettori al libro dilettevolissimo del Joinville. Ma dal Raymond, citato altrove, traggo qualche cifra che

mi segnala con breve evidenza quali giganteschi passi aveano percorso i cannonieri marinari di Francia: « In tre ore e mezzo di fuoco 3 fregate, una corvetta (quella capitanata dal Joinville) e 2 bombarde presentanti al nemico 96 bocche da fuoco avevano imposto silenzio a 186 pezzi in batteria, lanciando *302 bombe, 177 granate e 777 palle piene*. San Juan di Ulloa godeva fama d'inespugnabile ».

Nel 1839 Maometto Alì bascià d'Egitto istigato dalla Francia mosse al sultano, ond'era feudatario, la guerra. Quel vecchio macedone aveva riparato al disastro di Navarino. Già nella sua antecedente ribellione (1831) la squadra egiziana aveva contribuito ai trionfi dell'esercito guidato da Ibrahim bascià. La squadra turca aveva accuratamente sempre evitato ogni scontro; e in questa nuova campagna del 1839 l'amiraglio egiziano Osman osò veleggiare verso Costantinopoli. L'ardimento nascondeva però una intesa, perchè la squadra turca, ceduta dal capoudan bascià, passò al nemico. Inghilterra, Austria, Russia e Prussia eransi collegate nel frattempo contro l'Egitto. Francia di fronte alla *quadruplice alleanza* mutò ministro; il bascià d'Egitto valeva forse i rischi di guerra lunga e difficile? Le divisioni collegate d'Inghilterra ed Austria, capitanate dall'amiraglio Stopford, agevolmente smantellarono le piazze di Siria tenute dai soldati d'Ibrahim. Furono più che altro bombardamenti con poco sangue questi del 1840. Gli sbarchi varî e frequenti li diresse il commodoro Carlo Napier già noto pei servigi resi alla causa liberale nel Portogallo. Lo ritrovo capo di una divisione onninamente inglese il 27 novembre 1840 quando in Alessandria impone a Maometto Alì di obbedire ai voleri dei collegati. Alessandria non era assolutamente in grado di resistere, e fu agevole a Napier il farsi restituire il naviglio turco onde dissi or ora: da Napier venne restituito al sultano.

Tra il 1839 e il 1842 si combattè dagl'Inglesi nei rivaggi di Cina la guerra che chiamasi *dell'oppio*, per mare e per terra. Vascelli e fregate a vela e corvette a vapore, guidate dal contramiraglio Elliot e poi dal contramiraglio Parker, espugnarono parecchie piazze, forzarono gli estuarî di alcuni fiumi e ridussero i Cinesi all'impotenza. La impresa, facile dal lato prettamente militare, non fu scevra di speciali difficoltà marinaresche, inquantochè i cicloni frequenti nei mari di Cina, le carte marine allora non troppo esatte, anche la giacitura incerta dei banchi di sabbia e gli ostacoli artificiali preparati dai Cinesi negli estuarî chiedessero costante attenzione. Le divisioni inglesi vi svilupparono molta maestria di comandanti e di ufficiali.

Nel 1844 la Francia combattè lo sceriffo del Marocco per causa della connivenza di lui con l'algerino Abdel-Kader. Il contramiraglio

principe di Joinville a capo di una divisione di velieri e di corvette a vapore smantellò le batterie di Tangeri e di Mogador.

Correndo il 1845 Francesi ed Inglesi, questa volta alleati, e sotto i rispettivi ordini degli amiragli Lainé e Inglefield penetrarono nell'estuario del Plata, contribuirono a sbloccare Montevideo e catturarono alcune navi argentine comandate dall'irlandese Brown, favorevolmente noto per aver qualche anno innanzi combattuto la squadra brasiliana dell'amiraglio Norton suo conterraneo, la quale aveva preso possesso di Montevideo. Lainé strinse allora conoscenza con un giovane marinaro italiano, già disertore da una fregata sarda ove era sott'ufficiale col nome di guerra di *Cleombroto.* Questi, la cui memoria ogni uomo libero venera, era Giuseppe Garibaldi. Qualche tempo innanzi nella ribellione della provincia di Rio-Grande egli aveva comandato una scuna e preso parte a fatti d'arme nella *Lagoa dos patos.* La scuna, frutto d'un atto di pirateria bella e buona, chiamavasi la *Farrapilla;* il nome tradotto in italiano significa *piccola stracciona.* Vinti i moti riograndesi, Garibaldi erasi recato a Montevideo. Assuntovi il comando di qualche navicella aveva resistito eroicamente alle forze preponderanti di Brown. Rappresentava al di là dell'Atlantico la vera tradizione nostrale che vuole la impersonazione unica del capitano su mare e sul campo. Chi sugli atti marittimi di quest'uomo in America vuol saperne di più e con diffusione maggiore apra i libri dei suoi tre biografi, o meglio ancora l'autobiografia pubblicata per cura del figlio Menotti. In conclusione; all'opera degli alleati, quanto a quella della squadretta di Garibaldi, Montevideo va debitrice della sua liberazione dal giogo argentino.

Ai 20 novembre del 1845 undici navi collegate sotto il governo dei comandanti Hotham e Tréhouart, risalendo il Parana, trovarono al *Rincon de Obligado* uno sbarramento eccellentemente costruito, collegato con alcune navi del Brown ed appoggiato a trinceramenti in terra difesi da qualche migliaio di soldati agguerriti. Mira dei due ufficiali oltrepassare lo sbarramento. La fazione s'impegnò calda; gli Argentini lanciarono giù per il fiume alcune incendiarie; il tiro di navi e di batterie americane fu ben aggiustato. Trascorse due ore il *San Martin,* che portava il guidone del Tréhouart, andò in costa manovrato com'era alla meglio da un equipaggio ormai ridotto di un terzo dal cannone nemico. Tréhouart lo abbandona; si reca coi superstiti sulla corvetta *Expéditive* e la investe nella melma a tiro di pistola da una batteria argentina. Simile atto che palesava audacia e perizia ne sconcertò i difensori. Hotham seppe approfittare dell'istante favorevole per portare i 3 piroscafi della squadretta al di là dello sbarramento, donde prese a rovescio le difese argentine.

Questo periodo si chiude coll'intervento delle navi dell'Unione Americana comandate dal commodoro Stockton nell'acque del Pacifico e di quelle del commodoro Perry nell'Atlantico per la guerra scoppiata tra gli Stati Uniti ed il Messico nel 1846. I Messicani non avevano navi. Le operazioni navali furono: sbarchi, trasporto di truppe e bombardamenti; i resultati imponenti, quando si pensi che l'Unione Americana vi acquistò la California e i vasti territorî che giacciono alle spalle di quella ricca penisola.

Nei varî scontri di queste diverse guerre il naviglio a vapore s'era vieppiù fatto stimare opportunissimo. Ciò nulla meno esso non aveva ancora acquistato tra i marinari il diritto di piena cittadinanza. È ben vero che i rari cannoni che stavan sui fianchi e sull'estremità dei piroscafi erano sempre di forte calibro. Ma davasi allora eccessiva importanza al peso di ogni fiancata; e la fiancata d'un *due ponti* ed anche di una *grossa fregata* era di gran lunga superiore alla fiancata delle così dette *fregate a vapore a ruote.* Inoltre il motore a ruote era assolutamente esposto; e qui si ponga mente che i tamburi e le ruote pigliavano circa il *sesto* del bersaglio offerto dal nemico. Chè se poi il piroscafo presentava la prora invece che il fianco all'avversario, allora il suo tiro riducevasi a quello dell'unico cannone corsiero ed il bersaglio spartivasi in *un terzo* di vero scafo ed in *due terzi* di motore. La tradizione della vela, omai vecchia di tre secoli, accennava a morire; ma solo appo i giovani meno sensibili ai ricordi del periodo nelsoniano. Gli anziani, uomini dell'antica scuola divenuti cogli anni maestri della manovra a vela, vi si attaccavano tenacemente perchè intravedevano nel vapore la incombente minaccia a tutto l'antico scibile. Il vero capitano di nave alla prima metà del presente secolo era una derivazione del maresciallo di Tourville, cioè tal uomo che potesse a bordo cuoprire ogni funzione nella scala gerarchica, maestro d'attrezzatura, di manovra, di costruzione e di tattica insieme, come il duca di Saint-Simon scolpisce appunto Tourville. Niuno sulla nave aveva qualche cosa da insegnargli. Ora la macchina vuole il meccanico; e questo meccanico aveva seguìto studî ignoti al capitano; eravi dunque a bordo nella persona del primo tale che sfuggiva all'influenza assoluta e completa dell'altro. Anche le consuetudini di pulizia esagerate mal si accordavano con l'imbarco del carbone, col fumo della camminiera, coll'uso delle materie grasse. Tutti codesti argomenti oggi sembrano futili, ma spiegano perchè la nave a vapore, galera restituita, in sulle prime non piacque.

La tenacia della tradizione è fuor di dubbio una forza; essa va pertanto temperata con l'omaggio che lo spirito progressivo, insito nell'animo umano, merita. L'equilibrio tra il rispetto al passato e l'aspira-

zione verso l'avvenire costituisce il perfetto stato morale ed intellettuale di una marina, e le accorda senza dubbio la superiorità sulle rivali, superiorità cui i dati numerici sono assolutamente estranei, allorchè questi non differiscano sproporzionatamente. La conquista della egemonia intellettuale marittimo-militare copre il periodo che dal 1830 si estende sino al 1861. Francia vi ottiene la rivincita della grande guerra del 1793-1814. La eccelsa rivale risponde coll'assicurarsi il primato assoluto in tutto ciò che alla marina mercantile si riferisce.

CAPITOLO XXXIII.

I. Guerra marittima d'Italiani collegati contro gli Austriaci nel 1848-1849.
II. Guerra Dano-Germanica del 1848.

I. — Rosseggiava l'aurora del 1848 quando gl'Italiani delle diverse regioni tentarono scacciare gli Austriaci dal patrio suolo. La rivoluzione di Vienna e le concessioni costituzionali, che l'imperatore dicevasi volesse accordare ai sudditi del vasto composito impero, indussero Milano e Venezia, senza che una città sapesse dell'altra, ad insorgere. Ed il 22 marzo 1848 Daniele Manin s'impadronì dell'arsenale e proclamò la indipendenza della patria. Il conte Palfy, governatore civile per l'Austria, rese il potere nelle mani del tenente maresciallo conte Zichy, il quale in quel giorno istesso stipulò la cessione di Venezia, di cui la giunta municipale assunse provvisoriamente il governo; dessa a sua volta nella notte sopra il 23 lo affidò all'avvocato Mengaldo, generale della guardia civica. Il primo compito dal Mengaldo sortì fatale alla marina. Confidò nella parola del Palfy e permise s'imbarcasse sullo stesso piroscafo del Lloyd che doveva recare alla squadra veneta, ancorata a Pola, l'ordine di veleggiare per Venezia. Brav'uomo il Mengaldo e maestro di pandette; di cose guerresche e politiche ignaro. Il Palfy andava tenuto in blando arresto sino a che ogni cosa si chiarisse. La Serenissima non aveva dunque lasciato un po' della sua politica dottrina in retaggio ad alcuno? Il luogotenente di vascello Achille Bucchia invano domandò al Mengaldo di andar sopraccarico sul piroscafo per dirigerne la rotta e condurlo a Pola; gli fu negato. Palfy appena in alto mare ordinò al capitano condurlo a Trieste senza toccare Pola; e così la squadra fu perduta. Erano per fortuna di stazione lungo la costa i signori Rota, Alessandri, Marini e Giuseppe Paulucci comandanti di cannoniere e di penici addette alla squadra di Pola. Seppero a mare da certe barche pescherecce veneziane che la rivoluzione era scoppiata in città e stimolati da Paulucci, invece di tornare a Pola, misero le prore per Venezia a servirne la causa colle persone e colle navi.

Anima di codesto movimento fu Antonio Sandri, allora guardiamarina, che avendo udito il proprio comandante favellare in lingua tedesca col primo luogotenente dei casi di Venezia, ne informò Giu-

Il *Vittorio Emanuele* ed il *Carlo Alberto* all'assedio d'Ancona.

(Da un acquerello del marchese Tomaso Pilo capitano di vascello).

seppe Paulucci, lo indusse a far vela per Venezia e ad avvertire dell'accaduto i compagni in crociera, che volenterosi lo seguirono.

Consegnato l'arsenale (dall'amiraglio Martini che vi comandava in nome dell'imperatore) al governo provvisorio, il capitano di vascello Leone Graziani fu nominato capo supremo della marina col grado di contramiraglio. In massima parte gli ufficiali che sino allora avevano navigato sotto l'insegna austriaca aderirono al governo nuovo. Cinquecento marinari, 1100 uomini di fanteria marina e 560 artiglieri furono il nucleo dell'armamento veneziano. Buona gente, rotta al servigio, consueta alla disciplina, quantunque scarsa numericamente, gente cui sapiente guida avrebbe condotto a fare cose belle. L'arsenale conteneva armi, munizioni, cordami, insomma tutto quanto occorreva; la scuola di marina giovanotti istruiti, buoni a prestar l'opera ed a cominciar la vita navale, come era stato costume presso gl'Inglesi, alla musica del cannone. Giacevano disarmate in Venezia 3 corvette, l'una da 24, l'altre da 20 cannoni, 2 brigantini, una scuna ed un'ottantina di piccoli legni opportunissimi al servigio lagunare. Sui cantieri una fregata da 44, un brigantino da 16; in raddobbo 2 corvette e 2 brigantini a vela, un piroscafo di 120 cavalli e certi legnetti di minor conto. Il rimanente del naviglio era a Pola. Ministro della marina fu chiamato Antonio Paulucci, capitano di vascello probo e colto.

Le navi rimaste austriache, armate di poca gente, veleggiarono da Pola a Trieste dove sentivansi più sicure. E mentre la *Lombardia* da 24 cannoni, l'*Indipendenza* e la *Civica* da 20, i brigantini *Crociato, San Marco* e *Pilade* da 16, la scuna *Fenice* da 10 ed il piroscafo *Pio IX* costituirono la squadra veneta il cui comando l'ebbe il contramiraglio Giorgio Bua, rimasero agli Austriaci le fregate *Bellona* e *Guerriera*, i brigantini *Oreste* e *Montecuccoli* e la corvetta a vapore *Vulcano;* piccola squadra ch'ebbe a comandante il Kudriafsky. Vi si aggiunsero più tardi 4 piroscafi del Lloyd nominati *Maria Dorotea, Custoza, Curtatone* e *Trieste.*

Venezia, soffocata dal governo di Beauharnais, assopita da quello d'Austria che gli tenne dietro, non era in grado d'imitare l'esempio della Ellenia insorta. Mentre Hydra, Spetzia e Psara erano popolate di marinari a nessuno secondi; i quali, anche aggiogati al carro turco avevano goduto di quelle speciali immunità che rialzano ai proprî occhi qualsiasi popolo, e n'esaltano la passione sino al livello dell'entusiasmo, in Venezia lo spirito marinaresco era deperito da lungo tempo sotto l'impero di condizioni politiche successive e calcolate astutamente a soffocare nel germe il sentimento della iniziativa individuale. Venezia nel 1848 non ebbe un corsaro; e ciò attesta poco favorevolmente per i privati. Non curò tenersi aperto l'uscio del mare, misura neces-

saria nella preveggenza d'un assedio; e ciò parla sfavorevolmente per il governo provvisorio. Per contro è cosa agevole oggi criticar il passato: e Venezia ha qualche scusante. Essa avrebbe dovuto comprar navi; ciò è vero: ma chi fa credito sui mercati ad un governo provvisorio? E chi non ricorda come il mercato generale fosse scosso nel 1848?

Ciò nulla meno la squadretta veneziana aveva l'obbligo di tentare — quantunque meno potente d'artiglierie — la sorte delle armi con l'austriaca. Nelle circostanze allor dominanti uno scontro, ancorchè sfavorevole, valeva meglio dell'accidia. É noto che i rivolgimenti politici non trovano mai eco plaudente tra i governi da lungo tempo costituiti, per cagione dell'egoismo che domina tra le nazioni più ancora che tra gl'individui. Pur tuttavia ne possono ottenere dalla pubblica opinione la quale doma spesso i governi anche refrattari all'altruismo. Ma per conquistare l'aura dell'opinione pubblica è necessario chiarirsene meritevoli coll'audacia che è il culmine della militare virtù. Le geste narrate più addietro di Cileni e di Greci mutarono l'opinione per i rivolgimenti americani ed ellenici da contraria a favorevole. Venezia purtroppo non seppe allora dar vita nè ad un Blanco Encalada nè ad un Tombasis. Ed Achille Bucchia che sentiva dentro l'aculeo dell'entusiasmo pungerlo nobilmente fu chiamato troppo tardi al comando delle navi. Ahimè!

Venezia aspettò dunque che il soccorso di mare le giungesse da Genova e da Napoli.

I reami di Sardegna e delle Due Sicilie promisero accorrere e mantennero in una certa misura. Potevasi ragionevolmente supporre che Carlo Alberto di Savoia e Ferdinando di Borbone contribuissero di buon animo alla formazione d'una ristaurata Serenissima o d'una repubblica foggiata alla democratica? Niuno dei loro consiglieri domestici e forastieri li avrebbe spronati a ciò. Chè se poi — come accadde a suo tempo — Venezia si fosse offerta ad uno dei re, non era egli logico che l'altro richiamasse a casa le proprie forze? La sincerità dei politici accordi è doloroso si ritrovi nel caso unico della spartizione d'un popolo tra nazioni ad esso contigue: alludo alla Polonia divisa tra il prussiano Federico, l'austriaco Giuseppe e Caterina di Russia.

Quanto ho esposto sin qui valga a spiegare la condotta della squadra sarda e napolitana, a scagionarne gli amiragli, i quali furono obbedienti esecutori — come conviene a militari — d'ordini che i gabinetti di Torino e di Napoli impartirono. Brutta tela quella il cui ordito è di diffidenza e la trama è d'inganno premeditato, buona a contesservi storia d'umiliazione e di lutto, non di fasti guerreschi.

Siccome poi alla sottigliezza dei gabinetti corrispondevano nelle

masse popolari l'entusiasmo e l'ignoranza d'ogni arte ancorchè elementare di guerra, era pur naturale che la indisciplina dovesse scoppiare in tumulti sulle navi; e della duplicità dall'alto e della insubordinazione dal basso fossero vittime designate i due nobili cuori degli amiragli Albini e De Cosa. Non v'ha maggior sventura per l'uomo di guerra che praticarla dietro ordini aulici, spesso stolidi, talvolta artifiziosi, sempre compromettenti.

In Genova si armò la squadra, la quale alberò la prima volta la nuova bandiera tricolore con lo scudo di Savoia nel bianco. Mise alla vela sullo scorcio d'aprile, composta così:

Navi	Comandanti	Cannoni
San Michele	Contramiraglio Giuseppe Albini. Capo di Stato Maggiore Escoffier Comandante G. B. Millelire	50
Des Geneys	„ Mameli	44
Beroldo	„ Villarey	44
Daino	„ Persano.	12
Staffetta	„ Lenchantin	10

A questa prima divisione tenne dietro la seconda:

Aquila	Comandante Rochette	24
Aurora	„ Malaussena	16
Tripoli (a vapore)	„ Di Negro	7
Malfatano (id.)	„ Ceva.	5

L'amiraglio Albini cui era affidato il comando supremo era veterano delle guerre napoleoniche. Chiare le sue gesta in quel periodo, liberali i sensi sempre. Il « *Portolano della Liguria* » da lui composto lo chiarisce uomo esperto nel mestiere che coltivava con intenso amore. La gente di bordo era buona, non bastevolmente disciplinata ed un tantino commossa dall'agitazione di Genova, dalle prediche dei liberali fuori tempo, dagli inni, dalle canzoni; fioritura poetica del 1848 che mal s'accordava colle difficoltà politiche e militari de' casi nuovi ed inattesi. Gli strateghi di caffè e di circolo, che furono sempre tanto numerosi appo noi, erano fatti apposta per scuotere la disciplina. Qualche ufficiale della squadra zoppicava da quel piede; gli altri di schiatta nobile e piuttosto superbi erano (o passavano per essere) ciò che, nel gergo politico del giorno, dicevasi *codini*.

Come negli ultimi anni del periodo napoleonico nella marina francese, così nella sarda accordavasi valore altissimo alla maestria nella professione marinaresca, mediocre alla parte che riguarda il servigio militare; grave errore quello di trasmutare di posto i *mezzi* ed il *fine*.

Ma se desso dominava a bordo alla squadra che dirò dell'impero che esercitava al ministero?

L'arte della guerra era altrettanto ignota a Torino quanto in Venezia: lo dimostrano le istruzioni che il gabinetto impartì all'Albini. Esse furono: entrare in Adriatico, cercare la squadra austriaca, combatterla, non recare offesa al commercio, rispettare Trieste e *tentare soprattutto l'affratellamento delle altre marine cui la sarda dovea collegarsi e coi marinari di sangue italiano al servigio dell'imperatore*. Parole di gente che non sa la guerra: abbracciavano troppo e difettavano della precisione che i casi esigevano: e che il re Ferdinando le leggesse sospettoso non ne meraviglio, postochè usasi colmare di carezze chi si spera prossimamente assoggettare. Facevan parte della squadra *due soli piroscafi;* segno che il progredimento accaduto nel ventennio trascorso per via della navigazione a vapore ignoravasi in Torino.

A Napoli, quantunque di malavoglia, re Ferdinando aveva ancor esso armata la squadra per l'Adriatico. Era costituita così:

Fregata *Regina*	Comandante,	Vincenzo Lettieri
„ *Isabella*	„	Ferdinando Pucci
Brigantino *Principe Carlo* . . .	„	Emanuele Pietromasi
Fregata a vapore *Roberto* . . .	„	Pietro Costantini
„ „ *Ruggero* . . .	„	Giovan Batt. Lettieri
„ „ *Guiscardo* . .	„	Giuseppe Ducarné
„ „ *Sannita* . . .	„	Filippo Pucci
„ „ *Carlo III* . .	„	Onofrio Spasiano

Il comando ne fu affidato al contrammiraglio Raffaele De Cosa, eccellente ufficiale, superstite della marina di Gioacchino Murat, noto per aver tolto onorevole parte in tutti gli scontri nei quali dessa erasi distinta. I sensi del De Cosa erano di buon italiano e di soldato leale; gli ufficiali lo obbedivano e lo veneravano.

La squadra napolitana era composta secondo le più accettate norme. Di per sè sole le 5 fregate a ruote fornite di obici alla Paixhans erano più che sufficienti a ridurre a mal partito la divisione veliera del Kudriafsky. Ma ripetevasi in Napoli il dramma politico consueto alle regioni dove un re della schiatta dei Borboni è sotto la pressione del popolo sorvegliato da un gabinetto liberale. Al paro di tutti i suoi consanguinei odiava l'Austria, ma odiava ancor di più la Costituzione impostagli e gli uomini che per essa gli stavano a fianco. D'onde la diversità degli ordini che il buon De Cosa riceveva; quelli del ministero raccomandavano audacia, quelli regî prudenza. Siamo dunque a Venezia alla primavera in giolito apparente, tra festevolezze d'ogni maniera. Ma invano le diffidenze nascondonsi sotto il velame delle diuturne cortesie che la squadra sarda e napolitana scambiansi con quel calore

poetico e quella ingenuità, doti caratteristiche de' nostri moti d'allora. Pur troppo le squadre trasandano d'assaltare la piccola divisione austriaca cui è dato tempo di rinforzarsi mercè le cure dell'amiraglio Dahlrup e di taluni altri ufficiali chiamati all'uopo di Danimarca, e per i quali riduconsi a navi di guerra certi piroscafi del Lloyd prima che le tre squadre dell'Albini, del De Cosa e del Bua congiunganal il 22 maggio e si dispongano a lavorar di concerto. Il Kudriafsky, avvisato dell'arrivo di forze a lui cotanto superiori, lasciò la crociera che aveva intrapresa e si ridusse a bordeggiare tra le foci di Piave e di Tagliamento. L'Albini era rimasto senza piroscafi perchè aveva distaccato il *Tripoli* ed il *Malfatano* in Ancona a rifornirsi di carbone. I collegati salparono dagli Alberoni per incontrare il Kudriafsky. In vista del nemico al vento sottentrò la calma. Era il caso di fare avanzare le fregate a vapore napolitane e dar l'esempio a tutte le marine contemporanee di uno scontro vittorioso di navi a vapore libere d'ogni mossa contro veliere immobili. Così per dispensa benevola dei casi era offerto agl'Italiani il destro di tornare novellamente maestri della tattica per tutti; all'antico vanto italico dell'*additare la nuova via* la circostanza favorevole s'affacciava, quale mai avevanla incontrata sino a quel giorno nè Inglesi, nè Francesi, nè Greci. Quei primi allori, germogliati per noi e dai nostri spregiati o non saputi cogliere, crebbero ancora; e maturarono nel 1853 presso Sinope dove Nachimof li tagliò a piene mani e ne coronò il capo della marina moscovita. Ma a che rimpiangerli? Altri a suo tempo rispunteranno. Dominava tuttavia tra noi dottrina pur troppo inefficace. I due amiragli di Napoli e di Sardegna si appagarono di far rimorchiare le loro capitane da 2 fregate a vapore; e quando giunsero a tiro era notte. Prudenza oppur diffidenza consigliò Albini a non incominciare lo scontro ad ora tarda? Non è chiarito. È certo che Kudriafsky ebbe agio di tranquillamente attendere che i piroscafi del Lloyd lo venissero a rimorchiare dentro il porto di Trieste; e sfuggì a solenne disfatta.

Intanto in Napoli erano corsi i casi politici che piglian nome dal 15 maggio. Il re, che di guerra contro l'Austria or non voleva più sapere, spedì al De Cosa il brigadiere di mare Pier Luigi Cavalcanti coll'ordine perentorio di riportare la squadra napolitana a Reggio dove avrebbe ricevuto novelli ordini. Se il De Cosa titubasse ad obbedire, Cavalcanti assumesse il comando; ed aveva in tasca la commissione all'uopo. De Cosa ubbidì piangendo: meglio sarebbe stato non avesse pianto, perchè in cose di guerra le lacrime non contan nulla. La squadra di Napoli salpò il 13 giugno pel ritorno, fischiata dagli equipaggi delle navi sarde. Non è questa la prova palmare dell'assoluto disordine che su queste ultime regnava? Oh! se le lacrime non

contano, ancor meno contano i fischi. A Reggio il De Cosa trovò la seconda divisione delle forze napolitane composta della

Fregata *Partenope*	Comandante	Bracco
Fregata a vapore *Archimede*. . .	„	Vaglieco
„ „ *Ercole*	„	Mollo
Corvetta „ *Stromboli* . . .	„	Salazar

e l'ordine di veleggiare a Sicilia e combattervi gl'insorti dell'isola. Il De Cosa domandò lo sbarco ed il re accolse di buon grado la domanda del vecchio marinaro.

La Sicilia, ribellatasi, aveva tentato di metter su una piccola marina, acquistato in Inghilterra la fregata a vapore che fu la *Fulminante,* in Francia la corvetta a vapore che si chiamò prima *Veloce,* poi più innanzi, *Tuckery.* Queste navi non furono mai consegnate al governo siculo, ma bensì al napolitano; perciò al re ogni agio di adoperare il suo naviglio vaporiero a trasportare in Sicilia il maresciallo Filangieri il quale si giovò della squadra per le espugnazioni di Messina e di Catania, e per ripristinare il governo del suo signore in paese del quale con solenne imprudenza i governatori provvisori avevano offerto la sovranità al duca di Genova secondogenito di Carlo Alberto: intempestiva acclamazione che, quantunque pubblica nel luglio, era in preparamento sino da quando napolitani e sardi veleggiavano collegati contro Trieste; e spiega l'ordine spiccato da re Ferdinando a De Cosa per richiamare nei mari domestici la squadra.

Che erasi tentato sin-allora? Il 7 giugno il *San Michele* ed il *Des Geneys,* trascinati sotto il cannone di Trieste dalle correnti, subirono il fuoco delle batterie e non vi risposero. L'Albini temeva di danneggiare i legni neutrali nel porto ed obbediva agli ordini anodini e blandi di Torino. Per carità, non se ne incolpi la sua memoria! Primo dovere d'un ministero è impartir ordini chiari e precisi; massima colpa il vergarli sibillini e contraddicenti. Due fregate a vapore napolitane rimorchiarono in quel giorno fuori tiro le navi sarde.

Alla foce della Livenza sorgono i due forti di Caorle e di Santa Margherita; erano in mano d'Austriaci. Albini aveva ordinato ad una divisione composta del *Beroldo,* del *Tripoli,* del *Malfatano* e del *Roma* (l'antico *Pio IX),* con 6 barche cannoniere e 6 piroghe venete cariche di soldati, d'impadronirsene. Il 3 giugno essa fu in vista del nemico. Dopo pochi colpi il Villarey si ritirò per cagione del grosso mare; la prudenza fu giudicata eccessiva, ed il Villarey sostituito. Il 10 veleggiava intorno Caorle il brigantino *Daino;* lo comandava il conte Carlo di Persano, il quale, volendo esercitare a bersaglio i suoi marinari, pensò che non ci fosse bersaglio migliore che una batteria ne-

mica, e contro di essa sparò; e dopo mezz'ora di fuoco, malconcio al bagnasciuga da un proiettile nemico, filò per occhio e riprese il largo. A notte fatta rimandò a pescare ancora e catena da un suo guardiamarina che era il signor Simone Pacoret di Saint-Bon. Il Persano ritentò la prova la dimane, avendo seco 6 barche cannoniere veneziane, le quali si recarono sotto Caorle per ordine del governo provvisorio colle seguenti stranissime istruzioni laconiche impartite al comandante tenente di vascello Timoteo: « Vi recherete sotto il forte di Caorle per fare una dimostrazione ostile ». Già le cannoniere avevano aperto il fuoco, quando Persano le raggiunse col suo brigantino. La cannoniera *Furiosa*, comandata dal tenente Tomaso Bucchia (morto contrammiraglio) fu colpita in Santa Barbara e saltò per aria. L'equipaggio componevasi di 32 uomini; 16 perirono sul colpo, gli altri furono ricuperati assai malconci da una barca di altra cannoniera comandata dal tenente Rota; soli incolumi il Bucchia ed il capo cannoniere che servivano il pezzo corsiero.

Codesti due episodi chiariscono che la squadra sarda e la veneziana contenevano gli elementi di buona forza navale, quantunque inefficacemente adoperati.

Il blocco di Trieste fu alfine concesso dal ministero alle rimostranze premurose di Albini. Il comandante Cavagnaro coll'*Ichnusa* ed Antonio Millelire colla *Gulnara* raggiunsero la squadra i di cui amiragli, Albini e Bua, dichiararono ufficialmente l'11 giugno il blocco della città e rada di Trieste che dovesse cominciare per le navi di bandiera austriaca il 15 giugno e per i neutri il 15 di luglio.

Trieste, politicamente parlando, non era a quei tempi porto austriaco, ma della Federazione germanica. Invitata dall'Austria, la Federazione protestò diplomaticamente contro il bando degli amiragli. Il gabinetto inglese aveva dato ordini alla squadra del Mediterraneo di proteggere gl'interessi britannici, potentissimi a Trieste. L'Inghilterra agì diplomaticamente a Torino. Torino si spaventò dell'Inghilterra e della Federazione. Francia non volle aver coll'Inghilterra un dissidio in quel torno e di buon grado non osteggiò le esigenze inglesi; sì che Albini levò il blocco: pure rimanendo in crociera per impedire che in Trieste entrasse contrabbando di guerra; e nella convenzione che voleva rispettata la merce neutra coperta da bandiera nemica, si compresero, contro lo spirito delle leggi internazionali, anche i piroscafi del Lloyd che al postutto facevan parte delle forze militari austriache. E così l'inesperienza politica rincalzava la militare: ed una dolorosa timidità morale ed intellettuale dominava ogni atto della campagna. Era rappresentante del ministero sardo di marina appo il governo provvisorio di Venezia il capitano di corvetta marchese Ippolito Spinola uf-

ficiale distintissimo. Egli propose al dicastero una impresa pensata con cervello di capitano, la espugnazione di Lissa. Là, su quell'isola dalmata che poteva ridursi ad un nucleo d'agitazione politica per le propinque isole e le città di terraferma e l'Ungheria prossima a ribellarsi, la Federazione germanica e l'Inghilterra nulla pretesa potevano accampare. Spinola consigliò l'acquisto di piroscafi; insomma fu nel vero strategico e tattico; ma inascoltato. La sordità è malanno, ahimè, dei ministeri di paesi e tempi immaturi!

Nella squadra sarda si era fatto qualche rimaneggiamento; aumentato il numero dei piroscafi, mutato qualche comandante. I primi erano saliti a 8, pari in numero ai velieri. Pure, mentre i nostri avevano abbandonato il blocco di Trieste, gli Austriaci ardivano pigliar a man salva i trabaccoli veneti che andavano in volta. L'accidia dell'Albini e del Bua, ond'essi non erano che i colpevoli apparenti, prestava intanto il fianco al malumore degli equipaggi. L'indisciplina ed il tumulto non sono mai scusabili in senso assoluto; in senso relativo si spiegano, e specialmente riguardando il quadro politico sul quale gli eventi si svolgono. Nel 1848 fu vezzo di chi stava a casa l'accusare di tradimento chi fronteggiava il nemico: il più spiccato valore sul campo di battaglia non riuscì a far ricredere mai gli strateghi da caffè. Questi con lettere, con giornali e con discorse sobbillarono le squadre dell'Albini e del Bua ed ingenerarono diffidenza tra gli equipaggi. Di codesta corrente indicherò in breve gli effetti. Gli Austriaci, non scrupolosi e della guerra più pratici, attentavano alla pattuita libertà del mare; catturarono difatti il 2 luglio un pielago ricoveratosi nel golfo di Pirano. L'amiraglio Bua se ne appellò al governo austriaco e non avendo ottenuta la chiesta soddisfazione, il marchese Di Negro col *Tripoli*, il Sagredo col *Crociato* e 3 barche venete, di cui una capitanata dal mio or defunto amico Piero Conti di Barbarano, mossero a Pirano per portar via il navicello. Gl'Imperiali aprirono il fuoco, il *Tripoli* salvò le barche, il brigantino ed il pielago; onde molta lode al Di Negro si tributò. Nulla maggiormente chiarisce la morale debolezza dei conduttori della campagna che codesto fattarello. Il Bua in guerra guerreggiata con l'Austria non doveva compire atti diplomatici, sibbene soldateschi; questi gli riuscirono a seconda appena li tentò: e se li avesse moltiplicati ben altra piega avrebbero preso le cose.

Volgeva verso il suo fine miserevole la campagna di re Carlo Alberto in Lombardia. A Milano fu segnato l'armistizio che toglie nome dal generale Salasco e vi fu stabilito che navi ed uomini di Sardegna dovessero abbandonare Venezia. Dura situazione per l'Albini, memore di que' fischi co' quali le sue navi avevano salutato i Napolitani in partenza, lasciar Venezia all'ira austriaca. Stanziavano in Venezia certi

battaglioni piemontesi capitanati da Alberto della Marmora; conveniva rimbarcarli. Albini titubava. Gli giunse da Genova ordine di veleggiare a Corfù; il comando porta la data del 21 agosto. Albini non vi obbedì che l'8 settembre. S'era lasciato andare a promesse ai Veneziani che il sentimento d'amor patrio consiglia; e di cui certamente, stante la perfetta lealtà del suo carattere, egli era stato interpetre autorizzato. Gli fu giuocoforza obbedire a nuovi ordini dipendenti dalle malandate sorti dei campeggiamenti di Lombardia.

A Torino si manovrava altrettanto male in politica come stolidamente si erano dirette le mosse strategiche in campo e sul mare, perchè si sceglievano anche là le vie di mezzo. Albini, che doveva andare a Corfù, ricevette ordine nuovo di ancorare in Ancona, triste porto, specie nell'equinozio; e dominato da città che in quel torbido tempo era sopra modo agitata da uomini i cui intenti erano forse generosi, ma i metodi indubbiamente pravi. In Ancona l'amiraglio fu circonvenuto dai fautori della guerra ad oltranza. Nel frattempo l'amiraglio Dahlrup correva l'Adriatico e prendeva i trabaccoli veneti ed i trabaccoli pontifici, doppia ingiuria ai Sardi che la risentivano amaramente. Allora il gabinetto di Torino ai 23 dell'ottobre ordina all'Albini di ritornare a Venezia e Dahlrup si richiude in Trieste. Ma giunge il verno, ed ecco Albini un'altra volta in Ancona mentre i legni minori sotto il governo del conte Carlo di Persano rimangono a Malamocco. Gli errori continuati del ministero avevano guasta sulla squadra la disciplina; lo sverno in Ancona la distrusse.

Si aprì il 1849 colla sventura di Novara e colla susseguente rivolta di Genova. Che fare della squadra? Secondo i patti dell'armistizio essa doveva rientrare a Genova. Con che cuore abbandonare Venezia che implorava aiuto? Ma, d'altronde con qual animo poteva Albini consentire alle preghiere di Manin dittatore in Venezia che li chiamava colla squadra al suo fianco? Consentire significava non solo spezzar il suo onore d'immacolato ufficiale, ma involgeva terribile responsabilità; perchè la mano del maresciallo Radestky poteva calcarsi ben grave sul reame uscito dalla disfatta di Novara e sul quale incombesse la diserzione della squadra. Chè se al vecchio marinaro napoleonico sorridesse il pensiero nobilissimo della difesa di Venezia, — il che sembra accertato — esperienza di capitano non poteva illuderlo che la città stretta d'assedio sfuggisse al fato naturale ed inevitabile d'ogni piazza investita cui nulla speranza di soccorso esteriore sorride. A bordo alle navi gli ufficiali eran divisi, i marinari tumultuavano. Giunse in buon punto in Ancona il marchese Ippolito Spinola, certo l'ufficiale più esperto che la marina del re di Sardegna vantasse. Quantunque non fosse che capitano di corvetta era latore d'ordini ed insieme di pieni poteri. La sua era mis-

sione somigliante a quella di Pier Luigi Cavalcanti; ma a fin di bene. Albini comprese la dura necessità del momento e salpò per andare a ritirare in Venezia i sudditi sardi e poi obbedire. Era il 7 d'aprile; non potè ancorare a Malamocco e diede fondo sulla costa d'Istria. Vi trovò gli Austriaci ordinati in battaglia. Questi salutarono la insegna di amiraglio come vuolsi nelle consuetudini marittime tra navi di guerra in tempo di pace. Albini, come era suo dovere, restituì il saluto; il che indusse alcune navi a tentar novità; e sul *Beroldo* e sul *San Michele* certe deputazioni di gregari proposero all'amiraglio ed al comandante il partito o d'assalire gli Austriaci o di tornare a Genova. La dimane Albini distaccò 3 navi per quella tal missione di ritirare i sudditi sardi. La squadra allora suppose che si volesse dimezzarla per consegnarne a miglior agio i tronchi al Dahlrup. Scoppiò la rivolta. Su due navi gli ufficiali la seppero domare; i comandanti n'erano, l'uno il barone D'Auvare sottentrato al Mameli sul *Des Geneys*, l'altro il conte Carlo di Persano a bordo all'*Euridice*. La squadra giunse a Genova il 5 del maggio come Dio volle. Albini cedette il comando al D'Arcollières; i ribelli meschini furono mandati in galera; i sobbillatori che portavano spalline ebbero il ritiro. L'Albini cadde in disgrazia immeritata.

È questa la fine ultima dei drammi nazionali là dove deboli governanti oscillano, a guisa di pendolo, tra i due estremi della sete inesauribile di popolarità e della dura necessità del comando cui sono immaturi. La storia delle vittorie ha la trama composta di ordini chiari; quella dei disastri d'ordini confusi, variabili e contraddittori. E la vittima designata al sacrificio è sempre un onesto capitano che nelle maglie sottili e disoneste, da altri tesegli, si smarrisce.

La squadra veneta, composta come dissi al principio, rese numerosi servigi durante l'assedio austriaco. Colpa sua e cagione di danno l'essere soprattutto una squadra difensiva ed assolutamente lagunare. Sopravvenuto l'armistizio Salasco, Venezia si era costituita in repubblica governata da un triumvirato in cui l'amiraglio Graziani rappresentò la marina. La divisione veneta già sottoposta ad Albini rientrò a Malamocco poscia ch'egli si ritirò. Dahlrup la dimane di Novara bloccò Venezia ed il naviglio veneto per lunga pezza non osò tentare uscite. È ardua cosa il chiarire se di siffatta accidia fossero colpevoli il Graziani ed il Bua accusati in ogni sorta di modi ne' giornali del tempo. Manin privò il Bua del comando della squadra e vi sostituì il capitano di fregata Alessandro Tiozzo; poi vi chiamò Achille Bucchia fratello a Tomaso; ambedue ho più su nominati. Achille Bucchia fu uomo audace e seppe infondere coraggio nei suoi. Lasciò eccellente ricordo di sè e fu vera sventura che morte lo rapisse giovane. Il naviglio austriaco

nel frattempo erasi scemato della fregata *Venere* contro la quale era stata spinta un'incendiaria mentre stava ancorata tra Chioggia e Brondolo; le avarie patite l'obbligarono a ritornare a Trieste. Quantunque sulla squadra del Bucchia si fosse manifestato e facesse strage il colèra, egli il giorno 8 di agosto uscì fuori da Malamocco colle navi *Lombardia* (capitana), *Veloce, Indipendenza* e *Civica* e si buttò contro gli Austriaci. Questi, che erano sparsi qua e là, si ristrinsero; i Veneziani li seguitarono. Poi, scorgendo nel nemico poca voglia di combattere, rimisero sull'orza. Tennero il mare sino al 10 non molestati dalle 4 fregate del Dahlrup e dai suoi 4 piroscafi del Lloyd. E questo fu l'ultimo atto della marina in pro della difesa esteriore di Venezia. Come ognun sa la effimera repubblica di San Marco dovette capitolare il 22 dell'agosto ed il 27 il naviglio in un coll'arsenale vennero consegnati all'Austria. Gli ufficiali che avevano difesa la città ebbero esilio perpetuo e confisca dei beni.

L'esame analitico di ogni atto della difesa trarrebbe in lungo; purtroppo i fatti particolari di una o d'altra cannoniera, se coloriscono la storia, non la disegnano. Sta che la campagna marittima degl'Italiani contro l'Austria mostrò che ne' primi faceva assoluto difetto la conoscenza del valor relativo del naviglio a vela e di quello a vapore. È fuor di questione che i singoli comandanti sapessero manovrare le navi; ma che cosa *la guerra* fosse ignoravano. Per quanto più deboli di numero e d'ordinamento gli Austriaci ebbero concetto più vero (per quanto incompleto) della guerra di mare. Si paragonino i Cileni di Cochrane coi Veneziani di Bua e cogli Austriaci di Dahlrup e si scorgerà la differenza tra capitani che intendevano la guerra ed altri che n'erano ignari.

II. — I ducati dell'Elba (Slesvig ed Holstein) sollevatisi nel 1848 contro l'autorità del re di Danimarca loro principe, indussero la Prussia ad intervenire in loro pro. La Prussia non possedeva marina militare, quantunque il Grand'Elettore, fondatore della fortuna degli Hohenzollern, ne avesse imbastita una che i successori di lui lasciaron deperire; e la squadra danese potè a man salva bloccare i porti prussiani del Baltico. Una divisione danese composta di un vascello, di una fregata e di 2 piroscafi imprudentemente s'inoltrò nella baia d'Eckenforde opportunamente difesa da alcune batterie fisse e da taluni cannoni di campagna. Già sino d'allora l'artiglieria prussiana era eccellente. Le navi che si lasciarono sorprendere dalla bassa marea doventarono facile bersaglio al tiro da terra; e dopo aver perso molta gente fu lor giuocoforza ammainare la bandiera. Ma il pericolo dei Prussiani era stato grave e mirarono subito a metter su una marina di cui pagasse le spese il bilancio della Federazione germanica; e fu effimero istituto;

più tardi Prussia ereditò navi ed uomini; ecco il nucleo della marina prussiana che nel 1864 figurerà contro alla Danimarca.

Le campagne del 1848 e 1849, per la cui narrazione ho accettato la esposizione dei fatti quale Randaccio me la fornisce e quanto contiensi in un prezioso opuscolo del marchese Ippolito Spinola, fecero pensare tanto il governo del reame di Sardegna quanto quello dell'impero austriaco. I due Stati ormai non ignoravano che un giorno avrebbero dovuto contendersi Venezia. La Sardegna non dimenticò la ribellione sulle navi attribuita in gran parte allo spirito indisciplinato che supponevasi caratteristico degli equipaggi. Austria non dimenticò la sommossa degli arsenalotti del marzo 1848. Entrambi gli Stati si premunirono, Sardegna collo studiare l'impianto del suo arsenale alla Spezia, Austria coll'edificar quello di Pola. Le due marine migliorate d'assai le dipingerò altre due volte alle prese.

CAPITOLO XXXIV.

**I. Guerra delle Potenze Occidentali e della Turchia contro la Russia dal 1853 al 1856.
II. Casi di mare tra il 1856 ed il 1859.**

I. — La guerra che impropriamente dicesi della Crimea e che si svolse anche fuor del Mar Nero, cioè nel Baltico, nel Mar Bianco e nel Mar d'Okotsk, presenta tutti i caratteri di una guerra di prim'ordine, quantunque non vanti (fuorchè a Sinope) l'episodio di campale giornata. Ma quanta somma d'insegnamento procura! Lo sbarco in terra straniera, l'assedio regolare di piazza marittima lontana, parecchi bombardamenti ed assalti di piazze minori, lunghe crociere a grandi distanze dai porti d'armamento, gesta navali binate con mosse dell'esercito, ecco gli elementi onde si compone la guerra durata due anni tra le potenze occidentali e l'impero Russo; e pendente la quale s'iniziò la riforma del materiale, e s'introdussero tra le armi offensive i cannoni rigati, e tra le difensive la corazza di ferro alle navi, ed una nuova arma (che è la mina subacquea) fè timida comparsa. Nè ciò è tutto; perchè la guerra dei collegati mutò le condizioni del commercio nel Mediterraneo; e per essa sorsero, o per meglio dire, s'arricchirono le marine mercantili di Grecia, d'Italia e di Francia; e nell'architettura il ferro diventò materia principale delle navi mercantili, formandone, tirato a lamiera, lo scafo; ed intrecciato in fili, il sartiame. Infine la nave veliera escì dal novero di quelle buone alla guerra, radical mutazione, assoluto rinnovamento. E, nuova riforma, la propulsione ad elica sbandì quella a ruote laterali.

Correndo il 1853, Inghilterra, Francia e Russia erano le potenze le quali vantavano più fiorito naviglio. Inghilterra rassegnava circa 70 vascelli, intorno a 100 fregate e l'usuale necessario complemento di navi minori; Francia 40 vascelli, 50 fregate ed il resto all'avvenante: Russia 60 vascelli e 30 fregate con una proporzione di navi minori eccedente nel Baltico e nel Caspio.

Nelle armate di Francia ed Inghilterra il propulsore ad elica aveva rapidamente fatto strada; non così nella russa, dove le navi a vapore, salvo una, erano a ruote. Il naviglio mercantile numerosissimo dell'Inghilterra le assicurava reclutamento ricco di marinari cui, a guisa di rinforzo, lo Stato poteva aggiungere 20 mila soldati di fanteria marina

assuefatti all'imbarco. Gli ufficiali inglesi contavano forse un po' troppo sulla vigoria della tradizione nelsoniana e sopra la pugnacia, pregio gentilizio della stirpe anglo-sassone; per ciò non erano dediti allo studio, chiedendo la vittoria alla fede in sè stessi ed al tradizionale ricordo glorioso dei passati conflitti.

Appoggiata ad una inscrizione marittima meno opulenta della britannica, ma pur sempre abbondante, la marina francese conteneva in buon dato ufficiali studiosissimi. Ambedue le nazioni vantavano arsenali completi d'ogni cosa e dietro di questi una fiorente industria marittima privata, quantunque la inglese superasse la francese. L'impero restituito nella persona di Napoleone III godeva il frutto delle cure assidue prestate all'armata dai Borboni d'ambo i rami, e dell'amore intenso che alle faccende navali aveva consacrato il principe di Joinville. Francese era il *Napoléon,* vascello rapido, la cui genesi ho narrato a suo luogo. La marina francese aveva proceduto sì pronta che la inglese era rimasta per un istante trepidante: ma celeremente messasi sul buon sentiero, ecco qual fu la mutua situazione nel 1859 dei suoi e dei vascelli ad elica francesi.

DESIGNAZIONE	INGHILTERRA	FRANCIA
vascelli da 400 cavalli	12	—
„ 450 „	2	7
„ 500 „	7	5
„ 600 „	8	4
„ 650 „	—	7
„ 780 „	1	—
„ 800 „	5	1
„ 900 „	—	7
„ 1200 „	—	1
Totale vascelli	35	32
„ cavalli	18780	19900

Dissimile l'indole della marina russa, cui la Finlandia forniva marinari pari in valore ed in virtù nautica ai migliori inglesi, laddove per contro il Mar Nero e quello d'Azof mandavano scarso contingente alla leva. A chiarire la sproporzione tra l'equipaggiamento delle potenze occidentali e della Russia, basti che la marina mercantile russa contava nel 1852 solo 1140 navi maneggiate da *undicimila* marinari. A controbilanciare in certa misura la inferiorità dell'inscrizione marittima, la Russia aveva un corpo chiamato degli *equipaggi dell'armata,* nel quale si entrava di vent'anni e s'usciva di quaranta. Certo, codesti equipaggi fissi ed agguerriti erano preziosi; a scemarne il valore, ricordo che per cagione dei ghiacci stavano durante l'inverno chiusi in caserma; e perciò difettavano di pratica del mare. Gli ufficiali erano

istruiti, al corrente di tutti i progressi dello scibile marino, noti per capacità nel maneggio delle artiglierie, e studiosi delle armi subacquee. Le navi, quantunque architettate in legname non durevole, andavano armate di cali' 'i potenti. Nuoceva alla Russia la scompartizione dell'armata in tre :ozioni, l'una dall'altre lontana. La sezione baltica aveva per arsena. Cronstadt, riputata inespugnabile, e Sveaborg; la fortezza di Bomarsund nell'arcipelago delle Aland era d'entrambe come la munita vedetta. L'altra sezione era quella del Mar Nero dove Sebastopoli, arsenale vasto e fortificatissimo, era tenuto in conto di primo, Odessa di secondo in quella banda del porto che chiamasi *Porto Imperiale*. Lungo il Bug, presso al suo confluente col Dnieper ergevasi l'arsenale fluviale di Nicolaief, al quale servivano da gran guardie Kinburn e Ociakof. La terza sezione della marina russa era quella dei mari polari, tanto nel Bianco quanto nell'Okotsk e nel Behring. Immature tuttavia dovunque le industrie marittime; e sebbene lo tsar Nicola avesse voluto rendere la marina indipendente dall'estero, pur tuttavia egli non v'era pienamente riuscito; ed in prova di ciò le macchine motrici si ordinavano sul mercato inglese, e molti attrezzi qua e là sugli altri europei.

La contrada era ricchissima di uomini e di materiale; i soli battellieri del Volga e dell'Ural sarebbero bastati a maneggiare le squadre de' collegati; e le foreste della Moscovia a costruirne gli scafi; e le canape ed il catrame a formarne il sartiame; pure codesta stragrande ricchezza non era posta in valuta, e la Russia era in sostanza impari alla lotta; a ciò contribuivano l'ordinamento autocratico dell'impero e l'indole dello tsar Nicola probo, ferreo, perseverante, colto, ma ostinatissimo.

Nel consecutivo svolgersi di geste navali e di riforme architettoniche del motore ho trascurato sinora tracciare la curva di relativa potenza del cannone incavalcato sul carretto di bordo e del cannone da muro. Ma accingendomi ora a narrare le vicende dell'assedio onde i collegati cinsero Sebastopoli e della strenuissima difesa, sembrami conveniente trattare, ancorchè in via sommaria, l'argomento.

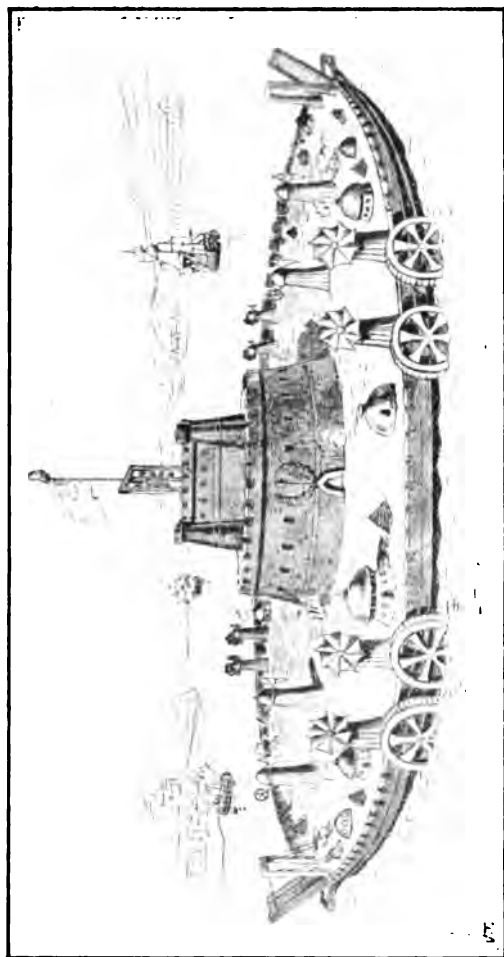
Quantunque le geste onde furono teatro Algeri, San Giovanni d'Ulloa, Obligado, Tangeri, Mogador, San Giovanni d'Acri, già da me narràte, e quelle d'Inglesi in Birmania ed in Cina avessero provata, mercè l'esperimento, la superiorità relativa della nave sulla fortezza; pure, avuto riguardo che i cannoni di terra erano stati in quelle circostanze maneggiati da inesperti artiglieri anzichenò; e che invece nella guerra di Prussiani e Danesi del 1848 alle navi era toccato soccombere sotto il tiro di cannoni ben puntati, gli autori militari giustamente in voga avevano stabilito il principio seguente: « Una batteria

di quattro pezzi di grosso calibro bene situata e bene servita deve metter fuori di combattimento un vascello di centoventi cannoni ». Il quale aforisma figurava in Francia in un volume ufficiale, cioè nell' « *Aide-mémoire d'artillerie* ». Il luogotenenente generale inglese sir Howard Douglas, nel classico trattato intitolato « *A treatise on naval Gunnery* » era stato quasi altrettanto esplicito. E l'americano Jeffrey nel « *Concise treatise of naval Gunnery,* » facendosi eco della generale opinione, aveva scritto: « È ammesso generalmente che quattro cannoni da 18 o da 24, protetti da un muro e serviti convenientemente, equivalgono ad un vascello di linea: è da ritenersi pressochè impossibile il fuoco dei vascelli distrugga un forte, ancorchè quelli s'imbozzino ».

Non è vezzo degli scrittori d'arte militare l'usare gli assiomi, sì invero i teoremi. E la dimostrazione dei teoremi or citati l'aveva offerta l'esperimento. Lord Exmouth ad Algeri aveva provato a sue spese che il tiro diretto, sia di pieno colpo che a rimbalzo, non era mortifero se non quando un avventurato proiettile infilava il collo ristretto d'una troniera, laddove ogni palla che colpisse la nave le cagionava avarie se piena, incendio se roventata, strage d'uomini se esplodente.

Nelle guerre napoleoniche v'era l'esempio d'una divisione capitanata da sir Sidney Smith, composta del vascello *Pompèe* da 80 cannoni, delle fregate *Hydre* da 38 ed *Aurora* da 28, che in Corsica era stata incapace a ridurre una torre Martello armata con 2 cannoni ad affusto a circolare. Ed infine l'insegnamento di Eckenforde era presente a tutti i tecnici.

Le navi conoscevano e praticavano tre specie di tiro contro le fortezze, cioè: il tiro *diretto pieno,* il tiro *diretto a rimbalzo* ed il *tiro curvo.* I primi due a palla massiccia coi calibri di bordo che al massimo gittavano proiettili di 30 chilogrammi; od anche a granata od a palla cava, specie coi cannoni camerati inventati dal francese Paixhans, chiamati comunemente *obici.* Il tiro curvo era di mortai messi sopra pagliuolo *ad hoc* a bordo alle bombarde. Procurando bastevole inclinazione ad una nave di linea per mezzo del trasporto di pesi dall'un fianco all'altro, e coi pezzi del bordo sollevato puntati a tutta elevazione potevasi ottenere altresì un tiro curvo, unico veramente efficace. Dovrò ricordare Algeri bombardata da Du Quesne e da D'Estrées, Genova da Du Quesne, Copenaga da Nelson e da Gambier? L'insegnamento dei casi aveva indotto il De Blois ad esprimersi nei termini seguenti che si contengono nel suo « *Traitè des Bombardemens* »:

« I bombardamenti conquistano le piazze con minor consumo di tempo, di munizioni e di sangue che gli assedî metodici. Pochi giorni bastano a completamente distruggere colle bombe una piazza. E im-

Disegno di nave a torri presentato al Direttorio nel 1798.

possibile arrestare il progredire dell'incendio sotto una grandine di granate e di bombe ».

La terra a sua volta difendevasi mediante batterie casamattate se al basso, e batterie in barbetta se situate in alture. Queste e quelle usavano, oltre i proiettili comuni alle artiglierie delle navi, altresì le palle infuocate; le quali, aumentando di volume perchè dilatate dal calorico, percorrevano traiettoria più radente a cagione della diminuzione del *vento* (che è lo spazio che nelle bocche a fuoco lisce intercede tra l'anima del pezzo ed il proiettile), e per conseguenza anche gli sbattimenti erano meno sensibili: insomma la palla rovente potevasi considerare (sino ad un certo punto) una *palla forzata*. Militavano in favore della terra parecchie altre circostanze; eccone talune: la nave nello sparare avvolgevasi nel fumo, e la sua alta alberatura rimaneva visibile bersaglio approssimativo ai cannonieri delle batterie della riva; il massimo fornimento di una nave era circa di *ottanta cariche per pezzo;* esaurite queste, erale d'uopo abbandonare il campo; agevole invece rifornire di munizioni i pezzi delle batterie dalle quali distavano di pochi passi i magazzini di polvere e di palle; la nave temeva soprammodo l'incendio dal quale i forti casamattati potevano ritenersi immuni.

Il muro presentava (se le batterie erano in barbetta) il profilo del fronte o bastionato od a stella di Vauban, leggermente riformato dal Carnot e dal Cormontaigne. Talvolta i castelli — e questo era il caso tanto a Cronstadt quanto a Sebastopoli — erano a più ordini sovrapposti di batterie e si sviluppavano lungo una curva anzichè lungo linee spezzate; ciò colla mira d'evitare il danno dell'angolo morto e la debolezza che il saliente cagiona.

La tenzone si aprì dunque mentre le relative condizioni del muro e della nave erano quelle testè riassunte.

Scoppiati tra la Turchia e la Russia nell'autunno dell'anno 1853 i primi torbidi, le due squadre di evoluzione (la francese e la inglese) comandate respettivamente dal vice amiraglio Hamelin e dal vice amiraglio Dundas, si recarono nel giugno del 1853 al sorgitore di Besika tra Tenedo e la costa di Asia minore. Colà esse si prepararono con assidue e frequenti esercitazioni all'opera incombente. Le antiche rivalità nazionali disparvero mercè il diuturno contatto; e quando l'esercito moscovita invase Moldavia e Valacchia, ambo le squadre risalirono i Dardanelli ed ancorarono a Beicos, a mezzo canale del Bosforo a settentrione di Costantinopoli, pronte a respingere l'impeto russo onde la città fu minacciata nel novembre. In quel torno una squadra turco-egiziana composta di 7 fregate, 3 corvette a vela e 2 piroscafi sotto il governo dell'amiraglio egiziano Osman basciù andò a dar

fondo nella baia di Sinope in modo molto imprudente, perchè le navi schierate mascheravano il tiro delle batterie costiere. Mentre i piroscafi delle potenze occidentali (che non ancora esplicitamente avevano dichiarata la lega colla Turchia) visitavano i porti russi del Mar Nero e ne rilevavano astutamente ed a bell'agio piani e profili di batterie, il vice amiraglio russo Nakhimof addì 30 novembre buttò un ferro nel porto di Sinope con 3 vascelli a tre ponti, 3 a due ponti, 2 fregate a vela e 2 piroscafi. Senza frapporre indugio s'imbozzò dove meglio convenivagli; e poscia invitò Osman bascià ad ammainare bandiera e cedergli la squadra. Osman replicò col cannone; il fatto d'armi durò da mezzogiorno e mezzo al tramonto ed ebbe termine con la distruzione di tutte le forze turche salvo un piroscafo. La fregata del contramiraglio Hussein bascià saltò per aria; Osman si arrese mentre il chirurgo stavagli amputando una gamba e la capitana, apertasi ad acqua, già stava per calare a fondo.[1] Nakhimof, raccolti i suoi, fece ritorno a Sebastopoli trascinando seco 2 prede. Ragione precipua del sonoro e sanguinoso trionfo fu l'aver il Nakhimof usato il tiro dei suoi obici carichi a granate le quali, scoppiando nei fianchi dei legni nemici e nelle batterie, procurarono aperture nei primi e non prima mai strage d'uomini nelle seconde.

Il 27 marzo 1854 la Francia e l'Inghilterra dichiararono officialmente la guerra che s'aprì contemporaneamente nel Mar Nero, nel Baltico, nel Bianco e nell'Asia boreale; la prudenza imponevalo. Conveniva distruggere la squadra d'Asia perchè non scendesse a disastrare le numerose e ricche colonie inglesi ed a tentar guerra di corsa; a quella del Baltico era mestieri chiudere l'uscita perchè non si buttasse allo sperpero delle coste britanniche sovrammodo esposte. Si rinforzarono le squadre del Mediterraneo con altre due, comandate respettivamente dal vice amiraglio Bruat e dal contramiraglio Lyons, e si armò una divisione anglo-francese sotto gli ordini dei capitani di vascello Ommanney e Guilbert per il Mar Bianco, un'altra sotto gli ordini dei contramiragli Price e Febvrier-Despointes per assalire Petropaulowsky, ed infine pel Baltico s'approntarono due possenti squadre, l'una sotto gli ordini del vice amiraglio sir Carlo Napier (già noto ai miei lettori) l'altra del vice amiraglio Parseval-Deschênes.

Per amor di chiarezza dividerò la cronistoria dei fatti d'armi a seconda dei luoghi, iniziandola colla narrazione di quelli onde il Mar Nero fu teatro.

Appena dichiarata la guerra, la fregata inglese a ruote *Retribution*, la quale prima che scoppiassero le ostilità aveva eseguita una minuta ispezione del porto di Sebastopoli e che i marinari inglesi chiamavano *gattino di mare* (seakitten), laddove il *Furious*, un poco più grosso

della consorella era soprannominato *sea-cat*, entrò nel porto di Odessa con bandiera parlamentaria il 6 dell'aprile e spedì a terra una lancia per trasportare a bordo tutti que' francesi od inglesi che, residenti in città per ragione di commercio, or la volessero abbandonare insieme ai consoli d'ambo le nazioni. Il capitano del porto rimandò al largo la lancia, ed una batteria tirò due colpi in bianco per invitar la fregata a tenersi fuori dell'acque territoriali. Ma dessa s'avvicinava, spinta dal vento ed a macchina ferma per dar agio ad uno stuolo di ufficiali di pigliare la pianta sommaria del Porto Imperiale; chè così ha nome la sezione militare del porto d'Odessa. Il generale conte di Osten-Sacken che comandava la piazza fece tirare a palla sulla nave, la quale incontanenente s'allontanò. L'incidente diè luogo ad un carteggio tra il Dundas, l'Hamelin e l'Osten-Sacken; i Russi furon trattati da barbari nelle colonne de' giornali di Londra e di Parigi, ed erano invece assolutamente immuni da taccia. Alla dimane 3 fregate francesi e 5 inglesi, tutte a ruote, secondate dalla corvetta francese a elica *Caton* e da 6 barcaccie inglesi guernite di *racchette*, s'affacciarono ad Odessa per vendicare il preteso insulto alla bandiera parlamentaria. I due amiragli domandarono con lettera in data del 21 agosto all'Osten-Sacken una riparazione che consisteva nel consegnar immediatamente tutte le navi francesi, inglesi e russe ch'erano ancorate nel porto, pena il bombardamento. Osten-Sacken non rispose, e le fregate a ruote sfilarono sotto vapore davanti alla piazza sparando a distanza tra i 2 mila e i 3 mila metri, puntando gli obici a tutta elevazione. Il bombardamento durò cinque ore ed ebbe per risultato l'incendio del Porto Imperiale, il silenzio delle batterie russe, il cui massimo calibro era di *ventiquattro* libbre, e la distruzione di 53 navi a vela, 3 piroscafi e 5 cavafondo. I collegati ebbero a soffrire danni insignificanti e la relazione ufficiale dell'amiraglio Hamelin terminò con questa frase giusta e precisa. « Se l'arte della guerra consiste nel recar danno al nemico senza riceverne, giammai massima ricevette più perfetta applicazione ».

In capo a pochi giorni le squadre collegate incrociarono davanti a Sebastopoli dove 14 vascelli russi, 8 fregate e 5 vapori stavano all'ancora. La divisione di vanguardia composta del vascello ad elica inglese *Agamemnon*, del francese *Charlemagne* e di 7 piroscafi dell'una e dell'altra nazione, riconobbe le fortezze di Soujak, di Anapa e di Soukoumkalè abbandonate dai Russi; insultò quella di Redoutkalè colla quale scambiò qualche tiro, e poscia raggiunse il grosso delle forze che, ultimata la ricognizione di Sebastopoli, era tornato a Varna. I piroscafi russi eseguirono alcune ricognizioni e nel maggio uno stuolo di 6 di essi scambiò cannonate con il *Furious*, la *Retribution* ed il *Vauban* che li perseguitarono quasi sino alla bocca della baia di Sebastopoli.

Omai i collegati avevano piena conoscenza delle difese russe; e già il maresciallo Saint-Arnaud mulinava sbarcare un corpo d'esercito in Crimea, quando i magazzini vastissimi raccolti a Varna caddero preda d'un incendio; e come se ciò non bastasse, il colèra scoppiò nel campo e sull'armata. Ricordi il lettore la pagina estratta dal diario di Latouche-Tréville; il colèra a Varna ed a Baltichik n'è una ripetizione. Alcuni vascelli perdettero fino a 300 uomini in quindici giorni. Al ferragosto la morìa scemò: lo sbarco sulla terra di Crimea fu allora decretato.

Quali erano le forze onde i due avversarî disponevano sul mare? Comincio dai collegati.

PRIMA SQUADRA FRANCESE (detta del Mar Nero).

Vice amiraglio Hamelin, comandante supremo.
Contramiraglio conte Bouet Willaumez, capo dello stato maggiore.

	Navi	Cannoni	Cav. nom.
Vascello di 1° rango . . .	*Ville de Paris* . . .	120	—
„ . . .	*Valmy*	120	—
„ . . .	*Friedland*	120	—
Vascello di 2° rango . . .	*Henri IV*	100	—
„ di 3° „ . . .	*Bayard*	90	—
„ misto	*Charlemagne*	90	450
„ „	*Iena*	90	—
„ di 4° rango . . .	*Marengo*	80	—
Corvetta a barbetta . . .	*Sérieuse*	30	—
Brigantino	*Mercure*	20	—
„	*Olivier*	20	—
„	*Beaumanoir*	20	—
„	*Cerf*	10	—
Fregata a vapore (ruote). .	*Gomer*	16	450
„ „ . .	*Mogador*	8	650
„ „ . .	*Descartes*	20	450
„ „ . .	*Vauban*	20	450
„ „ . .	*Cacique*	14	450
„ „ . .	*Magellan*	14	450
„ „ . .	*Sané*	14	450
Corvetta a vapore	*Caton*	4	260
Avviso a vapore	*Prométhée*	4	200
„	*Salamandre*	2	120
„	*Héron*	2	200
„	*Mouette*	2	200
	Totale . . .	1030	4780

SECONDA SQUADRA FRANCESE (detta dell'Oceano).

Vice amiraglio Bruat, comandante supremo.
Capitano di vascello E. Jurien de la Gravière, capo dello stato maggiore.

	Navi	Cannoni	Cav. nom.
Vascello di 1° rango . . .	*Montebello*	120	—
„ di 3° „ . . .	*Napoléon*	62	900
„ di 3° „ . . .	*Suffren*	90	—
„ di 4° „ . . .	*Ville de Marseille* . .	80	—
„ di 4° „ . . .	*Alger*	80	—
„ (misto).	*Jean Bart*.	90	450
Fregata (mista).	*Pomone*.	40	220
„ (ruote)	*Caffarelli*	14	450
Corvetta „	*Roland*	8	400
„ „	*Primauguet*	8	400
	TOTALE. . .	592	2820

La squadra inglese del Mediterraneo era capitanata dal vice ammiraglio Dundas, che aveva a capo dello stato maggiore il comandante Stopford; una divisione obbediva ad Edmondo Lyons promosso vice amiraglio. Collettivamente l'armata, all'infuori delle navi minori da vedetta, componevasi così:

	Cannoni
Vascelli velieri:	
Britannia, capitana di Dundas	120
Trafalgar	120
Queen.	116
Rodney	90
Bellerophon	78
Vengeance	84
Albion.	90
London	90
Vascelli ad elica:	
Sanspareil	67
Agamemnon capitana di Lyons. . . .	91
Fregate ad elica:	
Tribune	32
Arethusa.	50
Fregate a ruote:	
Furious	16
Retribution	12
Firebrand	12
Vesuvius	12
Sampson	10
Cyclops	10
Corvette a ruote:	
Spiteful	8
Triton.	8
Highflyer.	8
TOTALE. . .	1124

L'armata turca malgrado la cruda percossa di Sinope offriva ancora 8 vascelli a vela, 4 fregate a ruote, preziosi rimorchiatori e l'appoggio dell'arsenale di Costantinopoli. Nave capitana era il *Mahmoudieh* di 120 cannoni.

L'armata russa del Mar Nero componevasi di 14 vascelli di linea, 7 fregate, una corvetta, 2 brigantini ed 11 piroscafi. Portava 1908 cannoni e la equipaggiavano 18,500 marinari. Obbediva all'amiraglio principe Mentschikof comandante delle forze di terra e di mare dello tsar nella Russia meridionale. Il vice amiraglio Kornilof capo dello stato maggiore delle forze navali ed il suo collega di grado Nakhimof ne capitanavano le divisioni coadiuvati dai contramiragli Istomine e Panfilof. L'armata russa del Mar Nero ebbe speciale caratteristica che singolarmente attrae la simpatia dello storico il quale vi rintraccia le intime ragioni dell'insuperato eroismo dimostrato nella difesa di Sebastopoli. Creata da Michele Petrovich Lazaref — quegli che a Navarino capitanava l'*Azof* — serbò i tratti morali del suo fondatore. Probo, amante della patria, cavalleresco, Lazaref conquistò la fiducia dello tsar, la idolatria di ufficiali e di gregari durante l'esercizio del comando supremo che serbò 18 anni. A cominciar dalla chiesa di San Vladimiro ove le ossa di lui sono composte nella tomba sino a cantieri, officine, caserme, abitazioni del popolo, tutto dentro Sebastopoli fu roba tracciata ed edificata da Lazaref.

Alcuni aneddoti tratti dall'*Archivio Russo* del 1877 e dovuti alla penna del suo amico Alessandro Khripkof scolpiscono l'uomo. A Cronstadt un vascello era andato in fiamme; lo tsar Nicola incaricò Lazaref reduce da Navarino della inchiesta; avutone il resultato, lo tsar chiama l'amiraglio e gli dice: « hanno bruciato un vascello »: « no, si è bruciato » è la risposta. Lo tsar irritato ripiglia: « t'ho detto che l'hanno bruciato ». « Sire, sclamò l'amiraglio, nel mio rapporto ho scritto che *s'è bruciato,* non ho scritto che l'*hanno bruciato* ». In un paese servilmente educato Lazaref osava esprimersi così: « Nicola è il mio benefattore; ma non cambierei la Russia contro Nicola ». Probo sino allo scrupolo in contrada che — ahimè — diede solenni esempli di corruzione amministrativa morì povero ed aveva maneggiato milioni! A lui ammalato, Kornilof portò, dietro volere dello tsar, un mandato della tesoreria per un'annata di stipendio. « Non posso campare che altri due mesi; ho dunque dritto a due mesi di paga, non a dodici »; ed altro non volle.

Codesti i tratti dell'uomo onde Nakhimof e Kornilof furono i fervidi discepoli e che trasfuse il proprio spirito retto ad entusiasta all'armata del Mar Nero la quale lo venerò da morto come lo aveva obbedito ciecamente da vivo.

I capitani delle due parti avversarie meritano la cura del biografo.

Ferdinando Hamelin era decenne nel 1806; imbarcatosi col padre sulla *Vénus* assistè al fatto d'armi del Grand Port da me a suo luogo narrato. Il comandante Hamelin non rese i superstiti al nemico, ma li salvò a terra. Il giovinetto a suo tempo entrò nell'armata e tolse parte onorevole alle campagne di Duperré in Spagna e sotto Algeri. La mente serena ed insieme immaginosa, la intrepidezza, la maestria professionale indicavano il vice amiraglio Hamelin alla direzione d'impresa lontana ed ardua.

Armando Giuseppe Bruat, alsaziano, suo collega nel comando, eragli coetaneo. Prigioniero nel 1829 degli Algerini, mostrò chiaro sino dalla giovinezza di che stoffa era tessuto; perchè riuscì a far trasmettere all'amiraglio Duperré una relazione circostanziata delle condizioni di Algeri. Fu comandante di bandiera dell'amiraglio Lalande, il celebre allenatore della marina francese nel 1840 e nei successivi. Più tardi seppe dimostrare la naturale energia col conquistar alla Francia il protettorato delle isole Marchesi. Promosso ufficiale generale governò con lode le colonie dell'Antille. Attivo, solerte, intelligentissimo, fu durante la campagna di Crimea eccellente coadiutore dell'Hamelin, cui surrogò poi nel supremo comando.

Sir Giacomo Deans, che più tardi assunse il cognome di Dundas, era nato nel 1785. Ebbe gioventù di buon marinaro, maturità di onesto politico e di ministro, sedendo in parlamento ed al consiglio d'amiragliato. In premio ebbe il comando del Mediterraneo che ambiva; buon posto negli ozî di Malta, ma difficile allorchè le cose s'intorbidarono. Le chiaroveggenze d'amiraglio in tempo di guerra gli facevan difetto; fu debole, subì la preponderante energia morale dell'Hamelin, e diventò impopolare tra i suoi. Ebbe nel collega sir Edmondo Lyons l'acerbo critico d'ogni suo atto e nemico non sempre palese. Questi, intraprendente ed ardito, nacque nel 1790. Lo ritrovo con Duckworth allo sforzamento dei Dardanelli, poi nel 1809 nel mar dell'Indie, l'anno 1811 alla conquista di Java, poi fuori dell'attività, in cui rientra giusto per prender parte alla distruzione dell'armata turca a Navarino. Poi va ministro plenipotenziario in varie corti, e nel 1854 eccolo luogotenente, ma non amico, di Dundas. E sulle navi conquista di lancio l'affetto sviscerato degli inferiori senza del quale niun capitano conduce a buon termine imprese di guerra.

Ora, nell'altro campo.

Il principe Alessandro Mentschikof, uomo di gran nome, di sterminate ricchezze, di talento versatile, cavaliere spiritoso, cortigiano squisito, fu a vicenda generale in campo, ambasciatore, ordinatore

della marina, amiraglio sulle navi, non mai volgare, spesso incompleto. Con Lazaref lavorò alla creazione dell'armata in Mar Nero, orgoglio dell'autocrate, speranza dei cristiani d'Oriente, incubo degl' Inglesi e vanto della nazione moscovita. Sebastopoli, da Mentschikof chiamata in una sua lettera allo tsar « il prezioso gioiello inestimabile » era stata l'oggetto delle cure dell'amiraglio generale che al suo fianco teneva due coadiutori, il capo di stato maggiore vice amiraglio Kornilof ed il vice amiraglio Paolo Nakhimof.

Il primo, cavalleresco, risoluto, entusiasta, idolo dei marinari, prototipo dell'eroe nazionale, uno di quegli eletti la cui grandezza morale si palesa ne' momenti epici della storia; il secondo, fermo, savio, modesto, coscienzioso sino allo scrupolo, sino a domandar di servir sotto gli ordini d'inferiore nel quale riconoscesse pregi speciali; stoffa di martire del dovere. Di Kornilof e di Nakhimof avrò più innanzi a trattare diffusamente.

Il primo giorno del settembre le tre divisioni francesi del maresciallo Leroy de Saint-Arnaud imbarcaronsi in rada di Baltchik, mercè le cure del contramiraglio Bouet Willaumez e del colonnello Trochu segretario del maresciallo, sull'armata e su 52 navi mercantili noleggiate. Contemporaneamente la squadra turca ancorava a Baltchik: non così la britannica che, da Varna ov'erasi raccolta, non raggiunse le altre che il 4. La dimane al mattino Hamelin salpa insieme alla squadra osmana, ma senza il convoglio: la brezza soffia fresca da tramontana. A Baltchik son rimasti i piroscafi da carico ed i rimorchiatori. Dundas, quantunque Lyons lo sollecitasse, mise alla vela il 7; e la dimane le tre squadre ricongiunte, coi piroscafi rimorchianti i velieri, trasferivano alla Tauride i 60 mila soldati dell'esercito su 35 piroscafi e 100 velieri mercantili; seguivano sopra un altro centinaio supplementare le munizioni, il carbone, i viveri, le tende, insomma tutti i *paraphernalia.* Lo stuolo superava di poco i 350 scafi, ripartiti in squadroni; i velieri al rimorchio, le navi di guerra sulla fronte, sull'ali, in coda, a norma d'arte tattica.

Il dì 8 la consulta sulla *Ville de Paris* opinò unanime mandar ad esplorare la costa nemica da una giunta di generali. L'11 la divisioncella d'esplorazione ritornò, e la giunta riferì che i Russi attendevano lo sbarco alle foci della Katcha e dell'Alma; navi niuno avevane scorte: sul lido ed in quei due luoghi distinguevansi attendamenti delle tre armi; non più di 30 mila uomini. A mezza via tra la foce dell'Alma ed Eupatoria la giunta riconobbe una spiaggia favorevole allo sbarco: è la spiaggia d'Old Fort.

La estremità meridionale della Crimea è formata dall'altipiano calcare del Chersoneso limitato a settentrione dal corso della Cernaia

che si butta nel porto interno di Sebastopoli e da un altro minor corso d'acqua che mette foce a mezzogiorno nella stretta e profonda insenatura di Balaclava. A settentrione di Sebastopoli la costa corre poco sinuosa, rotta dalle foci del Belbec, della Katcha e dell'Alma. Procedendo ancora per tramontana s'apre la vasta baia di Kalamita dove si specchia la città d'Eupatoria. Il 13 nel pomeriggio l'armata ne giunse a tiro; la scarsa guarnigione s'arrese. Le navi ch'erano in coda raggiunsero il grosso dell'armata ed il 14 alle 2 e mezzo del mattino, al segnale convenuto d'un razzo sparato dalla *Ville de Paris* ove il maresciallo Saint-Arnaud e l'Hamelin avevano allor ricevuto il rapporto dei comandanti del *Primauguet* e della *Mouette* nunziatori che ad Old-Fort non c'era alcuno, l'immenso stuolo salpò e si pose in cammino sotto brezza leggera. Esso era preceduto dal *Primauguet*, dal *Caton* e dalla *Mouette*, incaricati di disporre i gavitelli di diverso colore che indicassero i luoghi d'ancoramento dei tre squadroni in cui l'armata era ripartita. Alle 7 la *Ville de Paris* segnalò « Dar fondo a norma di piano prestabilito ».

Ogni linea d'ancoramento comprendeva le navi portanti nel proprio grembo una divisione completa dell'esercito. La prima linea era composta di navi da battaglia, le altre di onerarie; ciascuna linea aveva una bandiera distintiva; rossa la prima, bianca la seconda, azzurra la terza. Le navi contenenti la quarta divisione d'esercito scortate dalla squadra di Dundas non ancorarono, ma procederono per simulare uno sbarco alla Katcha e deludere il nemico.

A segnale dei legni amiragli 40 chelandie e tutto il barchereccio si dispongono lungo i fianchi delle navi; le barche armate in guerra vogano verso la spiaggia per discacciarne gli eventuali difensori coi cannoncini prodieri e colle racchette alla Congrève; ai fianchi della linea stanno il *Descartes*, il *Primauguet* e la *Mouette*. Alle 8 e 10 minuti s'alza il segnale di sbarco sulla capitana; e pochi istanti dopo il generale Canrobert tocca la riva e vi pianta la bandiera francese. Alle 2 l'esercito collegato è in linea, pronto a campeggiare, meno la quarta divisione che, tornata dalla Katcha, non mise piede a terra che al mattino del 15 insieme ad una divisione osmana. Il 19 l'esercito s'incamminò per traghettar l'Alma ed avvicinarsi a Sebastopoli.

Cosa accadeva dentro la minacciata città? I Russi perchè non s'opposero allo sbarco? Perchè nol disturbarono? Rispondono, quantunque in parte, le testimonianze russe contenute nella « *Dèfense de Sèbastopol* » del Todleben, citata dal Kinglake.

Al mattino del 13 settembre, tra le 9 e le 10, le vedette dei forti a mare di Sebastopoli scorsero 2 vascelli di linea all'orizzonte ed alte, lontane colonne di fumo. Al meriggio il telegrafo aereo di capo Lou-

koul segnalò « Tre colonne con prora a greco-levante visibili per maestro ». Da capo Tarkan altro segnale « Settanta navi con schiere; sembrano vogliano sbarcare ». Alle 8 e mezzo della sera giunse alfine il messaggio « Le navi in vista danno fondo ad Eupatoria ».

Mentschikof non aveva posto tempo in mezzo. Al primo avviso aveva radunato fuor della piazza 42 battaglioni, 16 squadroni e 94 pezzi di campagna, coi quali coronò le alture della sponda sinistra dell'Alma segnalando alla squadra « Preparatevi a salpare ». I castelli del lato settentrionale del porto li affidò al contramiraglio Istomine, quelli del meridionale al contramiraglio Panfilof, ambedue sotto gli ordini del general Möller; al Kornilof il comando supremo della piazza e delle navi, al Nakhimof la squadra, già ancorata in rada ove soffiava il vento da grecale, mentre fuori dominava il maestrale; solenne impedimento per naviglio veliero: esso infatti non potè uscire, nè lo poterono rimorchiare i vapori ch'erano a corto di combustibile.

Uscito l'esercito a campeggiare, Kornilof rassegnava sotto i suoi ordini 13 mila uomini (scarsi a munire tante fortezze) anzi di questi 5 mila erano operai inesperti del cannone. Kornilof affidò gli operai al tenente colonnello del genio Todleben perchè, a furia di fortificazioni passeggere, rinforzasse il lato settentrionale della cinta riconosciuta insufficiente; ed i 18,500 marinai della squadra mandò a guarnir batterie e parapetti ora che al vento contrario era sottentrata la calma, altro e non minor ostacolo alla libertà di mossa delle navi: la bonaccia durò fino al 21.

Il 20 la furia francese e la ostinatezza britannica conquistarono le alture dell'Alma, discacciandone i Russi che in buon ordine si ripiegarono sulle due linee della Katcha e del Belbec; e la sera Kornilof e Todleben, usciti a cavallo fuori della cinta settentrionale, incontrarono Mentschikof al passo, senza scorta, pensieroso ed umiliato. Lo accompagnarono sin presso alla Katcha. Ivi Kornilof ascoltò il comando di sbarrare la rada di Sebastopoli coll'affondarvi alla bocca la squadra. Non disse verbo; tornò a Sebastopoli, mentre Mentschikof retrocedeva sino al Belbec.

Kornilof al mattino del 21, radunata la consulta degli amiragli e comandanti, mise a partito il disegno d'uscir colla squadra, irrompere nelle navi della lega, or raccolte intorno al capo Loukoul, e disperderle, assalendole all'arrembaggio; se occorresse appiccando il fuoco alle proprie Sante-Barbare per trascinar nell'abisso i nemici. La consulta lo udì silenziosa; il comandante Zorine opinò si colassero a fondo le vecchie navi serbando le migliori e si lasciasse praticabile un passo per l'uscita. I comandanti piangendo votarono favorevoli. Allora Kor-

nilof licenziò la consulta colle parole seguenti: « Preparatevi a far vela; i miei segnali vi diranno il resto ».

Oh! quanta ragione avevano Duguay-Trouin, che dalle consulte rifuggiva come dal demonio, e Nelson e Cochrane che mai ne radunavano!

Kornilof, che fra il 14 e il 20 era stato comandante supremo, non lo era il 21 avvegnachè Mentschikof fosse per breve istante tornato in città. Si recò dunque al costui quartiere e gli dimandò licenza di eseguire il proprio disegno. Ebbe un rifiuto e l'ordine perentorio di rombar il naviglio. Rispose « Nol posso fare; nol posso ordinare »; a cui Mentschikof « Bene, torna a Nicolaief; là è il tuo posto; mandami l'amiraglio Stankovitch; udrà le mie istruzioni ». In quell'istante supremo d'interna lotta apparve chiaro e luminoso a Kornilof il *dovere* « Aspetta, rispose; tu mi chiedi il suicidio; ma ora lasciar Sebastopoli, no, nol potrei; rimango, e son pronto ad obbedirti in tutto ». Quel sublime martoriato non avea deposto ogni speranza!

Ma gli eventi incalzano; Mentschikof esce in campo una seconda volta, per non più tornare; il supremo comando non lo lascia come la prima volta a Kornilof, ma a Nakhimof che è più anziano. Questi e gli altri generali unanimi eleggono Kornilof a dittatore della piazza; i collegati operano la famosa marcia di fianco che li conduce sull'altipiano del Chersoneso, d'onde assedieranno durante undici mesi la città investendola dal lato meridionale; le squadre vanno, la francese a Kamiesch a ponente di Sebastopoli, la inglese a Balaclava situata a libeccio. Non è più l'ora di pensare alla squadra, ma al *gioiello inestimabile* e difenderlo; i 18,500 marinari or non saranno troppi per servir le batterie che Kornilof costruisce secondo i consigli di Todleben. Il *Roland* capitanato dal La Roncière le Noury il 22 ha visto i vascelli russi tuttavia all'ancora colle vele infiorite, pronti a salpare. Torna al mattino del 23; sono affondati, le sole alberature emergono. La sera antecedente gli stati maggiori dell'armata si eran recati dall'amiraglio a chieder grazia per le navi. Kornilof aveva risposto: « Dobbiamo sottomettersi alla necessità. È doloroso distruggere l'opera propria; quanti sforzi per creare la nostra bella squadra! Anche Mosca fu incendiata; eppure la Santa Russia non perì. Andiamo a pregare Iddio misericordioso e non tolleriamo che il nemico ci calpesti ».

Il *Sizopol,* il *Varna,* il *Silistria,* l'*Ouryel,* il *Selaftroil,* la *Flora* discesero lentamente a fondo; il *Tre Santi Padri* di 130 cannoni sembrava ribellarsi al suo fato. Per accelerarlo, la fregata a ruote *Fulminante* lo rombò a cannonate, pietosa vista; i superstiziosi moscoviti presero indinnanzi ad odiar quel piroscafo! I marinari furono distribuiti alle batterie, i cannoni di bordo guarnirono la cinta nuova, cioè il

Bastione dell'albero, il *Poggetto verde,* il *Ridotto Kornilof* (antica torre *Malakof*), il *Grande* ed il *Piccolo Redan,* insomma tutte quante le difese che Kornilof e Todleben, ormai inseparabili, costruirono in meno d'un mese, e dove il primo incontrò la morte onorata del prode, il secondo gloria imperitura.

Aperta la trincea il 9 dell'ottobre, i generali Canrobert e Raglan pensarono un assalto di viva forza alle opere russe della cinta meridionale e consultarono gli amiragli per una diversione lungo il fronte di mare, fissandone la data al 25 del mese.

Il masso calcare dell'altipiano del Chersoneso è rotto a settentrione da un *fiordo;* è la rada di Sebastopoli la cui direttrice corre per ponente-levante; apronsi lungo la riva meridionale le successive insenature della *Quarantena,* dell'*Artiglieria,* del *Porto militare,* dell'*Arsenale* e del *Carenaggio.* La città è edificata lungo la spiaggia di ponente del *Porto militare;* e tra l'*Arsenale* ed il *Carenaggio* sorge il sobborgo di Carabel (*Carabelnaia*). La sponda opposta del fiordo è meno frastagliata; dovunque le acque son profonde, quantunque la Cernaia vi si getti trascinando seco i detriti della valle. Alla bocca del fiordo, a sinistra entrando, intorno al Capo Costantino, si distende una secca che tiene discoste le navi di profonda pescagione.

In tutta la rada ogni punta terminava in un castello; e siccome la terra è alta, ogni vetta era coronata di batterie, d'onde il sistema completo di difesa.

Chi viene dal largo incontra in primo luogo a destra il forte a stella della *Quarantena* con alle spalle la omonima batteria a cavaliere; poi il castello *Alessandro* a due ranghi di batterie coperte ed una terza in barbetta; in totale le tre opere battono il largo con 155 pezzi. Seguono le opere più interne, cioè il forte dell'*Artiglieria,* il castello *San Nicolò,* il forte *San Paolo,* casamattati; non battono il largo, ma sono messi lì a scopo di soverchiar una squadra che sia penetrata al di dentro delle prime castella. Ora guado la Cernaia e vo su per le alture e poi scendo alla sponda opposta; là incrocia i suoi fuochi col forte *San Paolo* il sistema di batterie chiamato *numero 4;* è a fior d'acqua. Sull'altipiano s'erge la *Severnaia* o *Castello della stella;* potentissimo e reso ancora più arduo mercè la solerzia di Kornilof e Todleben; più giù, al lido, il forte *Michele* a tre piani di fuochi, casamattato, fronteggiante il castello Alessandro, ed infine sul Capo Costantino il sistema di opere composto del castello *Costantino* di 101 cannoni, della batteria del *Telegrafo* di 17, ed infine, là sull'altura, dalla *Torre della Vespa* armata di 6 cannoni incavalcati su carretti a perno centrale. Qua e là alcune opere passeggere collegansi alle permanenti. Insomma le difese esterne, buone a respingere l'assalto da mare, of-

frono circa 305 pezzi, tra cannoni ed obici da 15 a 22 centimetri di diametro alla bocca.

Ciò posto narrerò il duello del 17 ottobre tra le squadre ed il fronte di mare.

La consulta dei comandanti supremi di terra e di mare ha concordato che le quattro squadre di Dundas, Lyons, Hamelin e Bruat di buon mattino aprano il fuoco contro le fortezze esteriori, mentre le batterie d'assedio tempestino la cinta meridionale. Queste hanno anche già un contingente di marinari, perchè 1000 francesi servono a terra 30 pezzi sbarcati da bordo; li comanda il Rigault de Genouilly; gli Inglesi hanno pure mandato a terra 1800 marinari con 50 cannoni. Perciò — non lo si dimentichi — gli equipaggi d'alcuni vascelli sono assottigliati.

Alla Katcha sta l'amiraglio Hamelin; Bruat a Kamiesch; tra i due sorgitori intercedono 10 miglia. Dundas e Lyons sono a Balaclava. Ecco gli ordini diramati alle squadre la sera del 16 ottobre.

Sull'armata di Francia ogni nave non ad elica sarà accoppiata con rimorchio a braccetto ad un piroscafo che rimarrà legato lungo il fianco opposto al fuoco, intendo a sinistra. Secondo la linea di rilevamento di greco-tramontana ed a distanza di 1400 metri dal forte della Quarantena i vascelli francesi si ormeggeranno con un'ancora da prora ed un pennello da poppa nell'ordine seguente:

verso terra
Charlemagne (elica)
poi,
Alger
Montebello (capitana di Bruat)
Jean-Bart (elica)
Friedland
Marengo
Ville de Paris (capitana d'Hamelin)
Ville de Marseille
Valmy
Mahmondieh (osmano)
Sherif (osmano)
Suffren
Henri IV
Boyard
Napoléon (elica)
Jupiter.

I loro fuochi saranno diretti contro le difese dal lato meridionale della baia.

Al traverso del *Jupiter* la linea di rilevamento declinerà verso levante lungo la direttrice di greco. Vi si porteranno a norma d'ordini del Dundas i suoi vascelli nell'ordine seguente:

Britannia (capitana di Dundas) accoppiata al *Furious*
Trafalgar „ al *Retribution*
Vengeance „ all'*Highflyer*
Bellerophon „ al *Cyclops*
Rodney „ allo *Spiteful*
Queen „ al *Vesuvius*.

Oltrepassato quest'ultimo vascello, andrà ad impostarsi contro alle opere del *Telegrafo* e della *Vespa* la squadra di Lyons, spingendosi sino al lembo della secca, cioè ad 800 metri dal lido nell'ordine seguente:

Agamennon capitana di Lyons (ad elica)
Sanspareil (ad elica)
London (rimorchiato).

A giornata iniziata il Dundas spedì poi a Lyons in rinforzo l'*Arethusa* allacciata col *Triton*, l'*Albion* col *Firebrand*, ed il *Rodney*. Intanto negli ordini generali le fregate a ruote *Terrible, Sampson, Tribune* e *Sphinx*, libere da rimorchio, le ritrovo sotto la dipendenza del Lyons per agire sotto vapore a seconda dei casi.

Se, come pur troppo il volgo crede, gli ordini delle consulte potessero eseguirsi appuntino, la linea di fuoco dei collegati avrebbe dovuto essere a posto nelle prime ore antimeridiane allorchè le batterie d'assedio aprirono la sanguinosa contesa.

Invece la prima divisione francese, postasi in cammino alle 9 dalla Katcha, si congiunse colla seconda proveniente da Kamiesch verso le 11 e mezzo; ed entrambe non furono a posto che al tocco, accolte da salve mortifere delle fortezze nemiche; nè vi risposero, mentre ferveva il delicato lavoro dell'ormeggiamento. In quel torno diedero fondo le due divisioni britanniche.

Al tocco nell'aer calmo l'amiraglio Hamelin alzò il segnale « La France vous regarde ». Dundas a Lyons « assalite le batterie ». L'armata acclamò tre volte.

Dal tocco e mezzo alle 6 e mezzo il fuoco durò quasi senza interruzione. Molte e gravi le avarie alle navi; il *Rodney* incagliò e corse pericolo di naufragio. I collegati accusarono 520 casi tra di morte e di ferite, e parecchi d'incendio. I Russi tra morti, feriti e contusi segnarono 180 nomi. Ma incolse loro somma sventura. Mentre Kornilof

cavalcava tra un luogo e l'altro della difesa, chiuso nella sfolgorante divisa d'aiutante generale dello tsar, tutti animando, a tutti comunicando l'ardente fiamma che lo divorava, itosene alla Torre di Malakof dove l'amiraglio Istomine dirigeva bene assestati colpi contro le batterie d'assedio, ebbe spezzata una coscia da una palla di cannone. L'alto animo non smarrì; sclamò: « Difendete Sebastopoli » e svenne. Trasportato all'ospèdale ebbe tempo di benedire il suo capo di stato maggiore, di mandare un messaggio affettuoso alla moglie e spirò, esalando l'anima colle parole seguenti: « Dio! proteggete la Russia e lo tsar, salvate Sebastopoli e la squadra ». Così morì l'Epaminonda moscovita.

Nel complesso il fatto d'armi del 17 d'ottobre non fu lieto per l'armata. Gli alieni dall'arte, che scrivevano su per le gazzette, ebbero facile la critica ed acerbo il biasimo; gli uomini del mestiere compresero agevolmente che 25 vascelli non erano bastevoli a domare il fronte di Sebastopoli. Mancò ai collegati l'unico tiro che potesse procurar loro vittoria, intendo il tiro curvo; di guisa che il 17 ottobre la marina ricevette una lezione la quale poteva formularsi così: « Fronte di mare ben difeso non teme i colpi rettilinei delle navi se a questo non si aggiunge un nutrito fuoco in arcata ». Gli amiragli eran dessi consci dell'inanità dei loro sforzi? Senza alcun dubbio: sì, Dundas s'oppose quanto potè al disegno. Per indurlo a portare al fuoco le sue navi ci volle all'ultimo istante il dilemma d'Hamelin: « O accettate la linea d'attacco che propongo o non facciamo nulla ». E l'Hamelin agì di sua testa? No, ubbidì agli ordini impostigli da Canrobert suo superiore diretto. Anche il segnale « La France vous regarde » (a quanto il Bazancourt lascia intravedere) non è suo; il testo, pare, ne fu spedito dall'imperatore Napoleone.

Hamelin fu promosso amiraglio di Francia, Dundas richiamato. Nè Bruat nè Lyons — l'intimo nemico di Dundas — proposero più si rinnovasse il duello tra navi e muro nelle stesse condizioni sovraesposte.

Non lascerò, no l'eroica marina russa del Mar Nero senza ricordare le morti del contramiraglio Istomine e dell'amiraglio Nakhimof, il primo intento alla difesa del fronte di scirocco, il secondo del fronte di libeccio. In una lettera al fratello così Nakhimof esprimevasi:

« Nelle mie batterie non vi fu ufficiale immune da ferite o da contusioni, e tornaron tutti sollecitamente al loro posto. I proiettili nemici non m'hanno risparmiato: il 18 ottobre sono stato ferito alla mano e contuso al petto, il 19 ferito al capo: pur, grazie al Cielo, ho potuto resistere e star al mio posto: ma son rimasto tre settimane senza poter scrivere; al petto sentivo il crampo; e nella testa un ru-

more sordo ». L'assedio nol turba, ma nel febbraio la tristezza lo assale. Dopo lanciate alcune accuse a Mentschikof, sclama rassegnato:

« Sul punto di comparire innanzi a Dio non voglio incriminare nessuno. Qualunque cosa accada mi consolo d'aver compiuto il mio dovere come suddito fedele dello tsar e come figlio della nostra santa madre la Russia. Ho cessato d'attender il bene dai figli degli uomini e mi rimetto al volere di Dio. Pure, quantunque mi sforzi alla calma, qui a due passi dalla eternità, *la bile m' invade sino alle unghie* quando penso alle buone occasioni trascurate dal principio sin ad oggi » ed ai familiari, alludendo al suo grado: « chi primo raggiungerà Kornilof sarò io » e ridendo: « è lungo tempo che sono inscritto nella colonna del *dare:* ora campo sul conto dei Francesi e degl'Inglesi ».

Il 10 luglio 1855 sul bastione Malakof una palla di carabina lo colpì in pieno viso: rimase intatta la croce di San Giorgio che fu rimessa alla famiglia. Sino dal marzo il prode Paolo Stefanovitch Nakhimof aveva scritto alla vedova di Lazaref per ottenerne licenza d'esser seppellito dentro San Vladimiro allato al suo antico amiraglio. Avutala, fè scavar la fossa ed incider una lapide col semplice nome, « Nakhimof ». Sempre in ispezione alle batterie, i marinari lo salutavano giulivi « buon giorno Paolo Stefanovitch, come stai? »: e lui « bene, come vedete ». E quando sembravagli che il tiro andasse lento sclamava « Ebbene? abbiamo dimenticato Sinope? ». « Scusate, Paolo Stefanovitch; ed il turco nemmeno; se ne frega ancora le spalle », rispondeva qualche capo pezzo. A chi li diceva levarsi dai luoghi di maggior periglio che ardentemente ricercava, usava rispondere « sapete bene che qui tutti lasceremo le ossa ». Il giorno della Pasqua russa andò ai bastioni, scambiò con i marinari il bacio pasquale, raccomandando di non si ubriacare, promettendo che a nemico scacciato si sarebbe ubriacato con loro. Stava accudendo alla difesa della torre Malakof; fioccavano le palle: una gli spezzò il cranio. Fu seppellito come aveva bramato nella chiesa di San Vladimiro: la bara era avvolta nella bandiera del vascello *Imperatrice Maria.*

A lumeggiar la nobile figura del Collingwood moscovita giova il seguente brano d'un'allocuzione ai comandanti rivolta loro prima dell'assedio. « Il marinaro vede certe cose meglio di noi uomini di società. Noi parliamo meglio, egli guarda meglio; lì risiede la sua superiorità. E ditemi, come andrà il servizio quando tutti i subordinati s'accorgeranno che i loro capi lungi dall'amarli, li dispregiano? È questa la ragione per la quale su molte navi nulla riesce, e per cui alcuni giovani ufficiali si valgono unicamente del gastigo. Certo all'occasione, il gastigo è efficace; ma badate e meco convenite, ch'egli non è cosa naturale che un marinaro lavori per lunghi anni e disperatamente solo

Vascello misto e fregata di prim'ordine tra il 1856 ed il 1866.

(Da un acquerello del marchese Tomaso Pilo capitano di vascello).

per timor del gastigo. Vuolsi incoraggiarlo colla simpatia e coll'imparargli la passione del suo mestiere. Allora, con una nazione come la russa, si fanno cose maravigliose. Cessiamo dal riguardarci come signori di terre e dal tenere i marinari come servi della gleba. Il marinaro sulle navi di guerra è il *motore principe,* e noi ufficiali altro non siamo fuorchè i regolatori dei suoi sforzi. È il marinaro che orienta le vele e punta il cannone; è lui che, se il caso lo esige, si lancia all'arrembaggio. Noi tutto otterremo da lui se non saremo egoisti. Il servizio non è un modo di soddisfare i nostri ambiti; i subordinati non sono scalini per salire. Il marinaro bisogna rialzarlo, istruirlo, accostumarlo all'eroismo, se davvero siamo *figli della patria.* Quando il servizio su alcune navi non va, è segno palese che gli ufficiali si danno arie di signori e dispregiano il marinaro, dimentichi che nel *mugik* v'ha intelligenza, anima e cuore al paro che in noi ». Sante parole! poco dissimili le udii più tardi dalle venerate labbra di Augusto Riboty.

Il rimanente del mese d'ottobre ed i primi giorni del novembre le squadre medicarono le ferite toccate; le navi di esplorazione cinsero di blocco la baia di Sebastopoli, respingendo senza mutui danni alcuni piroscafi russi che tentarono uscirne. Il 14 di novembre le squadre subirono le conseguenze del classico tempestoso clima della Tauride. Naufragarono davanti ad Eupatoria un vascello turco, il francese *Henri IV* e la corvetta a ruote *Pluton.* Nella baia della Katcha un vascello turco ed una fregata inglese dovettero tagliare l'alberatura per non andare traversi sulla costa, quantunque avessero quattro ancore in barba di gatto. A Balaclava 38 navi inglesi mercantili colarono a fondo, e vi morirono circa 500 marinari travolti dalle onde; l'anno 1854 si chiuse luttuoso.

I Russi non disperavano tuttavia riconquistare la sovranità del Mar Nero; e sicuri nel loro arsenale di Nicolaief, davano mano alla costruzione ed all'armamento di formidabile naviglio. Convenne dunque nella primavera del 1855 vegliare alla sicurezza del campo col togliere loro ogni risorsa. Al maresciallo Canrobert, per la fama del quale lo sverno sotto Sebastopoli rimarrà eterno titolo di gloria, era sottentrato Pélissier; il quale, forte dei consigli del celebre ingegnere militare Niel, si diede a tutt'uomo all'espugnazione di quella parte delle difese terrestri meridionali che usualmente si chiama la torre Malakoff mentre il vero nome n'è *ridotto Kornilof.* Mirava dunque il Pélissier alla conquista della parte meridionale di Sebastopoli: perciò egli fece sbarcare 120 pezzi di bordo che, suddivisi in 20 batterie, furono affidati ai marinari e valsero loro il celebre elogio di quel veterano che suona così: « Les matelots sont les rois de l'artillerie ». Si pensi, per avere idea dell'opera dei marinari, che le batterie ebbero *millecento* uomini fuori

di combattimento compresivi *cinquanta* ufficiali nel solo campo francese, e si giudichi dell'arduo compito che ad essi incombeva. Contemporaneamente due squadre collettivamente di 57 navi a vapore, guidate dal Bruat e dal Lyons e recanti a bordo 15 mila soldati, occuparono Kertch il 25 del maggio. Le navi minori di quella squadra ruinarono le rive del mare d'Azof, distruggendo tutto, sino le reti da pesca dei poveri abitanti. Il 18 del giugno ebbe luogo, come tutti sanno, il tentato assalto contemporaneo al ridotto Kornilof, al Poggetto Verde, al grande ed al piccolo Redan, assalto il quale terminò colla ripulsa dei collegati. Le navi furono comandate anche questa volta ad insultare il fronte di mare e nel novero figurarono le due fregate sarde *Carlo Alberto* e *Governolo;* ma poi un contr'ordine tutto mutò; e non se ne fece nulla.

Francia e Inghilterra, ammaestrate, armavano intanto navi bombardiere, ed in quell'infausto 18 giugno 13 bombarde ancorate nella baia di Streleska tempestarono il forte della Quarantena che sensibilmente danneggiarono. Furono le sole navi che entrassero in ballo.

Alfine la parte meridionale di Sebastopoli fu da Pélissier conquistata l'8 settembre per via della sorpresa di quel ridotto Kornilof ov'erano già morti i due amiragli Kornilof e Nakhimof.

Vuole il lettore riportare meco il pensiero alla batteria Stevens, ai suoi cannoni coi proiettili ogivali, alla corazza spessa 10 centimetri? Rammenti altresì che l'imperatore Napoleone III era stato lungamente esule in Nuova York insieme al conte Francesco Arese di Milano suo amicissimo. Napoleone III fu entusiasta delle invenzioni, ed agli inventori fe' sempre buon viso. Anche se negare gli si vogliano le doti somme di capitano, è ingiusto rifiutargli pregio di colto ed eccellente artigliere. Gli scritti di lui e l'attenzione continua che prestò alle cose d'artiglieria ne fanno fede.

Orbene tra il 1841 ed il 1845 parecchi disegni di navi protette da blinde di ferro laminato erano stati sottomessi all'esame del consiglio di marina in Parigi; ma l'approvazione mancò loro. Correndo l'anno 1844, mercè le istanze del capitano di fregata, poscia amiraglio Labrousse, fu nominata una giunta speciale cui il principe di Joinville presiedè per studî sperimentali sul naviglio a vapore. Labrousse studiava più specialmente lo *sperone,* valendosi del soccorso di Augusto Jal, insigne archeologo navale. Ecco come il Joinville riassume l'opera della giunta: « Notre commission fit ce qu'elle put. Elle commença modestement par changer l'armement de combat de nos navires existants — à les armer *en pointe* — de manière a leur permettre de développer la plus puissante force d'artillerie, en exposant le moins possible l'appareil moteur. De nombreux types sortirent de nos mains: le *Descartes,* le *Cuvier,* le *Pluton* etc. La protection des machines vint

ensuite et par nos soins il se fit au polygone de Gavres près de Lorient, toute une série de tirs *pour déterminer la pénétration des projectiles* à travers toutes sortes de matières: le *bois*, le *charbon*, la *tôle* et enfin *tôle sur tôle*, c'est à dire *la cuirasse* ».

Gli esperimenti di Gavres assodarono che *11 lamiere* dello spessore di *un centimetro* soprapposte potevano fermare una palla piena del calibro 30 animata da una velocità iniziale di 450 metri al minuto secondo. La palla frangevasi e le 6 lamiere interiori rimanevano intatte. Qualche anno dopo al poligono di Vincennes riconoscevasi la convenienza di adagiare gli 11 centimetri di ferro sopra un materasso di legno dello spessore di 20 centimetri. La vittoria russa a Sinope e la ripulsa dei collegati sotto i castelli di Sebastopoli indussero Napoleone III ad esaminare l'archivio degli esperimenti in parola. Sedotto dai resultati, spronato dal consiglio autorevole di Dupuy de Lôme, decretò che il ministero della marina impostasse le chiglie di 4 batterie di poca pescagione disegnate dall'ingenere navale Guiyesse: eccone gli estremi:

lunghezza	metri	52
larghezza massima	"	13.50
pescagione	"	2.65
forza della macchina	cavalli	225
velocità	nodi	4.50
corazza	millimetri	110
materasso di rovere	"	200.

Furono dette *batterie galleggianti* e chiamaronsi *Lave*, *Tonnante*, *Dévastation*, *Foudroyante* e *Congrève*. Or le descriverò all'opera, vendicatrici sul forte di Kinburn dello scacco patito dalle navi di legno l'anno precedente contro Sebastopoli.

La fortezza di Kinburn, cui le batterie di Ociakof fronteggiano, comanda il confluente del Bug e del Dnieper. Chi tiene Kinburn impedisce la discesa al mare di qualsivoglia nave costruita ed allestita dentro Nicolaief. Il Pélissier volse la mente a distruggere Kinburn ed il 14 d'ottobre 1855 Bruat e Lyons comparvero in vista colle forze seguenti: 4 vascelli, 3 corvette, 11 cannoniere, 3 *batterie corazzate*, tutta roba ad elica e francese. Gl'Inglesi avevano 6 vascelli, 3 fregate, 11 cannoniere ed 8 bombarde ad elica; 10 vapori a ruote francesi, 12 inglesi e 12 onerarie seguivano e recavano seco 8 mila uomini da sbarco del generale di divisione Bazaine. Il primo atto militare fu lo sforzamento del passo di Ociakof eseguito da 4 cannoniere inglesi e 4 francesi durante la notte. Sotto la costoro protezione le schiere presero terra sulla lingua di terra che riunisce Kinburn al continente. Il 17 ottobre alle nove del mattino le 3 batterie corazzate aprirono il fuoco contro Kin-

burn *a mille metri*. Coadiuvate dal trarre delle bombarde e delle navi minori guidate dai contramiragli Stewart e Pellion, le batterie corazzate col tiro diretto, le altre navi col tiro curvo, scacciarono i difensori dalle batterie. Il Bazaine comandò la scalata e la cittadella di Kinburn capitolò alle due dopo mezzogiorno. Millequattrocentoventi furono i prigionieri e 164 le bocche da fuoco conquistate. Kinburn fu il testo sul quale più tardi amiragli americani di parte federale hanno studiato per prendere d'assalto le fortezze del Mississippi e di Capo Fear, fatti d'arme che a suo tempo narrerò.

Come il naviglio corazzato si comportò sotto il fuoco dei castelli di Kinburn? Sostenne *quattro ore* di non interrotta batteria senza quasi soffrirne avarie, quantunque una tra le corazzate fosse stata colpita da *80* proiettili. *Cinque* palle penetrarono nell'interno per i portelli e cagionarono 17 casi di morte e di ferite. Sotto Kinburn fu dichiarata la superiorità del cannone di nave sopra il cannone da muro sin allora vittorioso nel tiro diretto. Occorsero sino da quel memorando giorno nuovi elementi difensivi alla fortezza.

La guerra in Mar Nero procura altresì l'esempio d'un materiale nuovo quantunque dissimile dal corazzato, intendo la cannoniera già minacciosa seriamente al vascello a due od a tre ponti. La campagna iniziata dai colossi la terminano i pigmei. A Kinburn difatti già sono numerose le cannoniere, scarsi i vascelli.

La guerra virtualmente vinta sullo scacchiere della Tauride non chiama più oltre l'attenzione del marinaro. Laonde torno addietro nel tempo e porto il mio lettore nel Baltico, dove alla primavera del 1854 una duplice squadra di vascelli minaccia Cronstadt e blocca la squadra moscovita. Il giorno 27 marzo del 1854 il vice amiraglio sir Carlo Napier alzò alla maestra della capitana ancorata a Spithead il seguente segnale: « Ragazzi, la guerra è dichiarata. Affilate le sciabole d'arrembaggio, la giornata sarà nostra ». La squadra salutò il segnale con urla di gioia. Componevasi di 13 vascelli e di 12 fregate ad elica, di 15 corvette a ruote, di 6 vascelli e d'una fregata a vela. Carlo Napier godeva fama popolare nell'armata e nel paese. I marinari lo chiamavano *old fighting Charley,* il *vecchio Carletto pugnace:* e ricordavano il geniale capitano al servigio della parte liberale in Portogallo, il bollente commodoro espugnatore di Saida nel 1840, il domatore di Maometto Alì in Alessandria, l'eloquente e franco avvocato degl'interessi navali in grembo al parlamento. Sotto codesti auspici la squadra salpò; nell'aprile 1854 imboccò il Baltico. I ghiacci non erano per anco disciolti, ed il 15 maggio le operazioni cominciarono. Gl'Inglesi avevano seco il vascello francese *Austerlitz;* però stavasi allestendo in Brest ed in Cherbourg sotto il comando del vice amiraglio Parseval Deschênes

una squadra di 8 navi a vapore e di 14 tra vascelli e fregate veliere, mentre 10 mila uomini dell'esercito erano in attesa di piroscafi inglesi mercantili che li trasferissero sullo scacchiere strategico. I Francesi, dopo navigazione lunga e faticosa, raggiunsero a Barosund i loro alleati. Napier e Parseval spartirono le forze in divisioni di blocco le quali chiusero ogni comunicazione acquatica tra i porti della Finlandia, della Livonia e della Estonia. L'alto nome di Napier ed un certo non so che di spaccone che lo caratterizzava, facevano supporre ai gazzettieri che Cronstadt gli sarebbe stata preda facile. Invero governava il miglior materiale onde Inghilterra potesse allora disporre. I giornalisti d'ogni colore bramavano geste navali molto colorite e le aspettavano dal Napier. Anche nella squadra una gran voglia di combattere agitava le menti; il che rilevo dalle memorie di Hobart bascià che di Napier non era molto tenero e non gli risparmia gli strali dell'ironia. Cronstadt non è piazza che agevolmente si conquisti. È costruita nell'estuario della Neva; è orlata di castelli sul modello di quelli di Sebastopoli; sola differenza è che le casematte di Sebastopoli erano rivestite d'un certo tufo tenero abbondante nella Crimea meridionale e della stessa natura della notissima *pietra di Malta.* Cronstadt aveva castelli rivestiti di granito. Per Napier e Parseval l'osso era più duro da rodere che quello sul quale il 17 ottobre ruppero i denti Dundas e Hamelin. Arrogi che la Crimea è eccentrica all'impero, mentre Cronstadt giace a Pietroburgo propinqua. Cronstadt assalita avrebbe avuto tra i suoi difensori lo tsar Nicola in persona; e per quanto la navigazione in Mar Nero, per via dei venti che vi soffiano violenti, sia pericolosa, quella del Baltico presenta, per cagione delle secche, difficoltà anco maggiori. In sostanza, l'obbiettivo de' collegati era qui di gran lunga più complesso che nel Mar Nero.

Pur a qualcosa di chiassoso era d'uopo accingersi, non fosse che per contentare quella speciale tirannide del tempo nostro la quale astrattamente chiamasi pubblica opinione, laddove è la opinione personale, e non sempre sincera, di alcuni giornalisti cui l'aura popolare sorride in quel torno.

Giunse in buon punto il concepimento dell'assalto della fortezza secondaria di Bomarsund. Già ho accennato più su alle isole Aland conquistate dai Russi alla Svezia e che sono le vedette moscovite lungo la costiera baltica scandinava. Ivi primeggiava per fortezza di luogo, aumentata dall'arte, quella contenente i castelli di Bomarsund. I due amiragli sino dai primi del giugno avevano sfilato davanti a Cronstadt e riconosciuto che il naviglio onde disponevano era per cagione dello scarso fondale inefficace, s'eran recati nella baia di Ledsund situata a mezzogiorno della più vasta isola dell'arcipelago di Aland. Ivi i 10 mila

uomini del generale Baraguay d'Hilliers li avevano raggiunti. Il colèra infieriva su ambo le squadre: ma intanto i legni minori spediti qua e là avevano studiato i luoghi ed avevano situato mede sulle numerose secche onde il Baltico è addirittura cosparso. Codesti lavori assolutamente marinareschi sfuggono quasi sempre all'attenzione del cronista, pur costituendo non lieve parte del compito nella guerra navale. L'osservatore superficiale calcola il merito delle geste alla stregua dei morti e dei feriti d'ambo le parti, dei cannoni presi o perduti, delle navi vinte o affondate; rado ragiona delle difficoltà inerenti allo scacchiere; e tratta con indifferenza olimpica il lavoro importantissimo e faticoso del trasporto di schiere, di viveri, di munizioni, nonchè i disagi che la navigazione di certi mari offre. Utilissime sono le carte di cui va fornita ogni squadra moderna, degni di fede i portolani; ma cessano d'essere arre di sicurezza quando, spenti i fanali della costa, rimosse le mede, variati ad arte i punti consueti di rilevamento, il capitano non ha altra guida che i calcoli astronomici e il piombino de' suoi scandagliatori situati nei parasartie. Questo che or dico, riguardo alla campagna del Baltico, valga per ogni altra consimile già narrata o da narrarsi. E vorrei che le mie parole servissero ad indurre gli alieni dalle discipline del mare, che ne trattano ciò nulla ostante, ad essere alquanto temperati nei giudizi.

La stampa esercita una magistratura che può paragonarsi al tribunato romano. Chiunque s'accinge a salir sui moderni rostri ed a sindacar la condotta d'amiragli e di capitani si presidii di studi tecnici ed apprenda di quali secche è cosparsa la via che mena al campo di battaglia. Non ignori quanto svariate siano le difficoltà e le responsabilità del *comando;* mediti sulla moltiplicità di casi secondari ed inattesi per cagione dei quali non è agevole l'arte dell'*obbedire.* E così preparato e forte di coscienza sincera, scriva: e la sua penna sarà benefica.

Mentre sulle colonne dei giornali e nei salotti, ed anche presso i ministri, si accusavano di prudenza soverchia gli amiragli in Mar Nero ed in Baltico, troppo comodamente dimenticavasi quanto fosse difficile agli amiragli il navigare le navi ed ai generali il nutrire i soldati lungi dai mercati domestici, onde il tempestoso Mar Nero e lo spinoso Baltico li separavano.

Al 5 di agosto gli ultimi battaglioni di Baraguay giunsero a Ledsund ed il giorno 8 le schiere francesi sotto il cannone del vascello inglese *Edimborough* e del francese *Duperrè* sbarcarono senza incontrar resistenza, mentre contemporaneamente il generale inglese Harry Jones metteva a terra a settentrione dell'isola 800 suoi uomini ed un reggimento di fanteria coloniale francese protetti da una divisioncella

inglese cui 2 corvette francesi s'erano aggiunte. Il generale Baraguay si dispose ad assedio regolare; e validamente aiutato dalla squadra piantò le batterie. Il 15 agosto Bomarsund fu colpita dal cannone di terra e da quello di due divisioni comandate respettivamente dal contramiraglio francese Pénaud e dal contramiraglio inglese Chads, imbozzate a 2 mila metri dai forti; rovinata altresì dal fuoco curvo dei mortai, resistè sino a mezzogiorno della dimane. Già la breccia era praticabile, quando il generale Bodisco comandante la piazza si arrese consegnando agli avversarî le persone di 2400 uomini, 180 cannoni e i ricchi magazzini. Il danno recato ai Russi salì ad una cinquantina di milioni. I collegati soffrirono poche perdite, e l'impresa condotta benissimo fu oltremodo magnificata.

Le due piazze di Reval e di Sveaborg situate, la prima lungo la riva meridionale del golfo di Finlandia e la seconda lungo la settentrionale, furono i luoghi contro cui si volse poscia l'ira dei collegati. Esse sono le due sentinelle avanzate di Cronstadt. Conquistata Bomarsund ed assicurate le spalle, le forze collegate potevano accingersi a distruggere codeste piazze se i Russi non avessero avuto imminente il migliore e più sicuro aiuto, l'inverno incombente; e gli alleati lasciarono il Baltico alla padronanza dei ghiacci. Ma l'anno seguente, comandati dai contramiragli Pénaud e Roberto Dundas vi tornarono. Nel verno intanto non erano mancate le critiche al *vecchio Carletto* di cui persino si pose dalla stampa in dubbio — calunnia palese — la intrepidezza. Nella relazione e ne' discorsi suoi in Parlamento egli chiaro e tondo avea spiattellato che le navi confidategli erano impari allo scopo. Invero vascelli e fregate ad elica erano inopportune navi per combattere in luoghi di scarso fondale. Allora si chiarì quanto vigorosa fosse in Inghilterra la industria marittima. Mentre in Francia per vincere Kinburn si erano costruite le batterie galleggianti, l'Inghilterra, offesa nell'orgoglio per cagione della insufficienza palesata nella campagna della Tauride, propose pigliare la rivincita nelle acque baltiche: e l'Amiragliato, spintovi dalla manifestata volontà popolare, passò contratto con la casa Laird di Birkenhead il *25 ottobre 1855* per un certo esemplare di cannoniera ad elica, del quale fu consegnato lo scafo l'*11 novembre*. Fornita tal prova di celerità nell'opera, Laird firmò il compromesso in virtù del quale soggiaceva a costruire su disegni e prezzi convenuti *tante cannoniere quanto poteva*. Sino al giorno in cui il contratto fosse denunziato, il governo impegnavasi a ritirare e pagare ogni scafo che quel giorno fosse sul cantiere. Laird distribuì il lavoro in guisa si perfetta che allorchè fu avvertito di troncarlo, consegnava *uno scafo al giorno*. Per le motrici l'amiragliato trattò nel dicembre con la casa Penn e figlio di Greenwich; questa

s'impegnò a consegnare tra quel giorno ed il primo aprile del 1856 nientemeno che *80 macchine della forza di 60 cavalli ciascuna;* la media è di circa una macchina al giorno. I due contratti furono eseguiti alla lettera. Codeste cannoniere, che a cagione della sopraggiunta pace non ebbero a far nulla, armaronsi con un obice da 22 centimetri sulla prora e 4 cannoni da 15 sui fianchi. Così si ripetè nel secolo nostro l'esempio classico d'Atene nelle guerre civili del Peloponneso e quello di Roma in quel glorioso periodo della prima punica in cui fu preparata la vittoria delle isole Egadi. La costruzione e l'allestimento delle 80 cannoniere britanniche, ecco il fatto industriale che ha procurato all'Inghilterra il primato marittimo quanto e più della battaglia di Trafalgar! Esso dichiara anche una volta che vano è aspirare a possanza sul mare quando la marina non beve alla fonte perenne della industria nazionale.

Or mi tocca segnalare l'avvento d'elemento nuovo nei mezzi della guerra navale; intendo la mina subacquea.

Il 9 di giugno le squadre collegate incerte nel fine, quantunque ricche di armi e d'armati, incrociavano nel golfo di Finlandia. Mentre la corvetta ad elica *Merlin* (sulla quale stavano i due amiragli in ricognizione) ed un piroscafo inglese di scorta osservavano le difese di Cronstadt, violenti scosse ne tormentarono gli scafi; erano prodotte dall'urto delle carene contro due mine affondate ed accese da una spoletta chimica inventata dal professore Jacoby dell'università di Pietroburgo. Lo scoppio allontanò i piroscafi cui produsse avarie nel fasciame e nella membratura. Quel giorno nacque virtualmente la torpedine. I giornali di Francia e d'Inghilterra dissero barbaro quel modo di guerreggiare. Erano scritti da coloro che non avevano tenuto per barbaro il lancio delle granate nel porto d'Odessa, volontariamente immemori che la guerra è, per necessità ineluttabile, una catena continua di atti violenti e feroci. Poco meno barbare erano le manifestazioni dell'armata che scompartita in varie divisioni, una delle quali confidata al contramiraglio Yelverton, distrusse pescherie, toccò un piccolo scacco da certe opere avanzate di Viborg, indusse al silenzio una batteria a Frederiksham, bloccò la costa e si preparò alfine a disastrare Sveaborg. Il primo giorno dell'agosto 16 bombarde inglesi a vela, 16 cannoniere e 22 navi di varia grandezza congiuntesi a 5 bombarde francesi, a 6 cannoniere ed a 9 corvette affrontarono Sveaborg. La piazza presenta due entrate, ognuna difesa da batterie formidabili appoggiate quel giorno a 2 vascelli ancorati. Intorno a Sveaborg giacciono tre isole; una delle quali chiamata Abraham: dista 2200 metri dalla cinta della città. Il contramiraglio Pénaud non indugiò a sbarcare in quest'isola ed a stabilirvi una batteria di mortai. Al mattino del 9 la batteria e le

bombarde ancorate a 4 mila metri dalla città aprirono il fuoco mentre a scopo diversivo le cannoniere e le altre navi tempestavano le diverse batterie staccate e passeggiere dai Russi innalzate a Drunsie e sull'isola Sandham. Come tutte le città secondarie lungo il Baltico, Sveaborg è edificata in legno. Quattro ore di fuoco dei collegati bastarono ad incendiarla. Le frequenti esplosioni parlarono chiaro; e provarono che il tiro in arcata fosse fatale alle polveriere moscovite. A notte fatta il barchereccio della squadra, munito di racchette e protetto dalle cannoniere, tenne sveglio il nemico e nutrì l'incendio. La dimane il tiro simultaneo dell'isola Abraham e delle bombarde già mandava ad ogni tratto una grandine di trenta bombe. Le cannoniere, puntando i loro cacciatori a massima elevazione ed usando solamente granate, alimentarono le fiamme. Contemporaneamente i cannoni delle grosse navi, sbarcati in terra e sotterrati a bocca in su in guisa da servire da mortai, aiutarono l'opera delle navi cui venne in buon punto il vento da levante perchè l'incendio meglio divampasse. Il bombardare continuato durò 45 ore e gittò sulla città 5927 bombe e 12,522 tra granate e palle cave. I Russi segnarono circa 2 mila uomini fuori combattimento, e la città (co' suoi magazzini ricchissimi e con una mezza dozzina di piroscafi che stavano in porto) ne fu ruinata. Davvero che stava benino ai collegati d'inorridire al pensiero che quei barbari moscoviti disseminavano presso a Cronstadt qualche torpedine la cui carica di polvere a mala pena ragguagliava il volume d'una granata da 22 centimetri! Oh in tempo di guerra risvegliasi una coscienza speciale la quale inganna la vera! Sveaborg fu l'ultimo atto dei collegati nel mar Baltico.

Lascio codeste acque cui ben presto il freddo congelerà e sulla squadriglia anglo-francese dei comandanti Ommanney e Guilbert penetrisi nel Mare Bianco, alla bocca del golfo dell'Onega, che aveva testimoniato le prime navigazioni di Pietro il Grande. Là presso alla foce del fiume Onega è l'arcipelago di Solovietsk, dove ergesi un convento gigantesco popolato da mille monaci. Così racconta Jules Legras la leggendaria eroicomica difesa del convento. Egli nella state del 1894 è stato ospite dei monaci.

« Le 18 juillet 1854, deux vaisseaux anglais vinrent jeter l'ancre en face du couvent et envoyèrent un parlementaire chargé d'en réclamer la reddition. Les moines ayant refusé, les Anglais leur lancèrent le lendemain quelques boulets de petit calibre qui mirent le feu à un moulin, mais ne firent aux bâtiments intérieurs que des dégâts sans importance. Le capitaine anglais ne se doutait guère que, par cette canonnade dirigée au hasard, par cette poudre jetée aux mouettes, il allait consacrer la réputation de sainteté du couvent de Solovietzk.

Cette canonnade faite sans vigueur, sur un plexus de bâtiments dont on ne savait pas la disposition, ne tua ni ne blessa aucun des moines. Le lendemain d'ailleurs, les deux vaisseaux anglais, persuadés qu'il était inutile de tenter une attaque sérieuse, en l'absence d'une troupe de débarquement, sur un couvent qui contenait près de mille moines, sans compter la garnison probable, levèrent l'ancre et s'en allèrent croiser un peu plus au Nord.

« Dans le couvent, ce fut d'abord une joie délirante, et les actions de grâces retentirent dans toutes les chapelles. Ensuite, peu à peu, les moines, revenus de leur effroi, se persuadèrent qu'ils avaient effrayé l'ennemi. Petit à petit, leur imagination travaillant, ils se transformèrent en héros; on vit éclore des légendes, transmises de moine à moine. On affirma bientôt que, non-seulement les moines n'avaient pas eu peur, mais que les mouettes elles-même ne s'étaient pas inquiétées de la pluie de boulets et de grenades, et que pas une d'entre elles n'avait été blessée (je pense, entre nous, que les Pères avaient, durant le bombardement, d'autre souci en tête que celui de la sécurité des mouettes). On ramassa les boulets dont on fit une petite pyramide dans la cour; on répara les dégâts, et aux bons endroits on peignit de grosses taches noires pour indiquer le passage des boulets anglais. Cette miraculeuse délivrance fit au couvent de Solovietzk une grosse réclame, et, si l'on veut juger de la façon dont les moines l'exploitent aujourd'hui, il faut lire la brochure dont ils ont donné cette anhée même la 8e édition, sous le titre de: « *Exploits du couvent de Solovietzk* ». On y apprend, entre autres choses, que les Anglais furent frappés de terreur subite au moment de la procession que firent les moines dans la galerie couverte, et qu'ils déclarèrent, en partant, avoir lancé sur le monastère assez de projectiles pour ruiner sept villes. Je vous laisse à penser si l'auteur du livre triomphe de cette vaine attaque. Il en a une telle joie qu'il fait de l'esprit; rapportant une dépêche dans laquelle le capitaine anglais prenait le titre de « commandant en chef de l'escadre de la mer Blanche, » le bon moine ajoute entre parenthèses: « On dirait qu'il s'agit de cavalerie! »

Quasi al tempo stesso una divisione di 6 navi sotto gli ordini degli amiragli Price e Febvrier-Despointes assalì (31 agosto) il porto di Petropaulowsky, emporio del commercio delle pelliccie fini e situato all'estremo levante della penisola del Kamtciatka. Esso conteneva in aumento della guarnigione gli equipaggi di una fregata e di una corvetta ancorate in porto. Petropaulowsky era difesa da qualche batteria improvvisa rizzata dietro palizzate; in tutto una ventina di cannoni. Poche ore prima che il fuoco dei collegati incominciasse, il Price si uccise. Le batterie furono tosto ridotte al silenzio. Ma non era contro

le batterie che intendevano operare i collegati; ad essi premevano assai più i magazzini di pelliccie il cui valore vero od esagerato dicevasi salisse a parecchi milioni. Il 4 del settembre 700 uomini della squadra sbarcarono alle spalle delle batterie, ma ebbero addosso il fuoco di soldati e marinari in agguato nelle case e dietro certe barricate. Gli assalitori riputaronsi avventurati di poter tornare a bordo lasciando circa 200 morti e di sfuggire quell'infausto luogo. L'anno di poi nel maggio i contramiragli Fourichon e Bruce ricomparvero davanti a Petropaulowsky con 14 navi di cui 9 inglesi e 5 francesi. Rimasero dolorosamente attoniti alla vista del luogo deserto, perchè la squadra dell'amiraglio Zavoika aveva imbarcato guarnigione e pelliccie e non aveva lasciato traccia di sè, nè modo alcuno di fornirsi d'informazioni. Mentre i due amiragli andavano a ricercare lo Zavoika nella penisola di Alaska (ora parte integrante degli Stati Uniti di America, allora roba di Russia) questi aveva tirato per ponente e, discesa la Manica di Tartaria, erasi rintanato nel fiume Amur. Le spedizioni dei collegati nei mari boreali non riuscirono loro proficue; scopo sopratutto il predare: e desso fallì.

Chiusa la cronaca della guerra intrapresa dagli occidentali contro l'impero russo, dirò ora qualche parola della squadra sarda la quale ancorò a Balaclava ed a Kamiesch. Essa non ebbe parte a gesta soldatesche propriamente dette; ma le frequenti traversate del Mar Nero in qualsivoglia stagione, il trasporto di schiere e munizioni, la testimonianza diuturna di atti guerreschi, il contatto coll'esercito e la confraternità di armi procurarono ai marinari sardi la necessaria pratica per comparir bellamente nei patrî fatti del 1859, 1860 e 1861.

Ai Russi la guerra in Crimea e nel Baltico apprese molto: e primamente a mutare il vecchio naviglio nel nuovo consono ai tempi. La guerra costò vistosissimo tesoro ai collegati e statuì principî militari sui quali più tardi si sono informate l'architettura navale e la disposizione delle artiglierie a bordo. Dichiarò la inanità dell'imbozzarsi contro fortezze. Ma, strano a dirsi, talmente vigorosa era tuttavia la tradizione nelsoniana, talmente radicato il ricordo del duello tra il cannone da muro e quello di bordo, che nel primo anno della guerra ho mostrato le navi fermate sull'ancora a combattere le fortezze fianco contro fianco. Solo nel secondo anno si cominciò timidamente ad usare il tiro in moto.

La supremazia navale fu dei Francesi che per via del *Napoléon* ebbero il vanto della celerità e per via delle batterie galleggianti quello della impenetrabilità. Pur tuttavia se i costoro secolari rivali, ora collegati, eransi assopiti cullandosi al suono dolce della nenia onde i nomi di Howe, di Jervis e di Nelson erano il ritornello, ebbero subitaneo

il risveglio cui tenne dietro una operosità senza pari. Sotto quale impulso? sotto quello invincibile della libertà. Si può dire senza tema d'errare che il ministro della marina inglese tra la fine del 1854 ed il 1856 fu la nazione britannica che, per mezzo di comizi popolari, di discorsi in grembo al Parlamento e di articoli nei giornali, sostituì la propria azione collettiva e virile a quella torpida dell'Amiragliato, il quale obbedì alla ingiunzione nazionale. Cosicchè quando il 24 aprile del 1856 la regina Vittoria rassegnò a Spithead una sezione dell'armata, 100 mila spettatori assistevano allo sfilamento di 50 bombarde e di 140 cannoniere ad elica, nuove, armate perfettamente, equipaggiate di gente disciplinata, le cui vettovaglie e paghe eran state aumentate, e che codice più umano e meglio efficace reggeva.

Lord Palmerston potè qualche giorno di poi sclamare dal banco dei ministri « abbiamo iniziate le ostilità nel febbraio 1854 con 212 navi armate; le abbiamo chiuse il 30 marzo 1856 con 590 ». Che importa l'Amiragliato sia istituito vieto quando la nazione veglia? Ben giustamente un amiraglio francese cui si affacciavano i difetti del consiglio inglese d'Amiragliato rispondeva colle seguenti parole testuali. « Ah! monsieur, laissons-là, je vous prie, l'Amirauté. C'est une vieille commère qui est en arrière di deux cents ans sur le plus modeste constructeur de son pays. Ce n'est pas à elle qu'il faut demander la clef de la puissance maritime de l'Angleterre. En France la *marine est dans l'administration; en Angleterre elle est dans la nation*. Cela fait une difference énorme, et dont nous ne saurions être trop jaloux ». Si, l'armata che nel XVI secolo schermì la libertà interna del popolo dall'assalto spagnuolo, che l'assicurò colla vittoria di Barfleur, che ne fu mallevadrice a Trafalgar, riceve diuturnamente dallo spirito liberale, a testimonianze periodiche di gratitudine, il beneficio di sagge riforme.

II. — La guerra che ho succintamente narrato appartiene alla categoria di quelle onde scaturiscono dottrine. Perciò le diverse campagne d'Inglesi, di Francesi e di Spagnuoli contro i popoli seminciviliti dell'Asia Orientale e del Marocco sono *derivazioni* della tipica del 1854-56.

Guerra derivata è anche quella dell'anno 1859 tra Franco-Italiani ed Austriaci; ne dirò brevemente.

Alla fine di maggio del 1859 una divisione di 6 vascelli e 2 fregate ad elica, seguita dall'usuale stuolo di avvisi e di onerarie, salpò da Tolone per la baia d'Antivari sotto il comando immediato del vice amiraglio Romain-Desfossés. La seguì ben presto una squadretta *d'assedio* agli ordini del contramiraglio Bouët-Willaumez composta di 4 fregate a ruote, di 3 batterie corazzate e di 22 cannoniere ad elica. Si

riunì ad entrambe la divisione sarda governata dal capitano di vascello Edoardo Tholosano di Valgrisanche, costituita della fregata *Vittorio Emanuele,* comandante Battista Albini, del *Carlo Alberto,* comandante Carlo di Persano, del *Governolo,* comandante Pompeo Provana del Sabbione, della corvetta a ruote *Malfatano,* comandante Cesare Cerruti e dell'avviso *Authion,* comandante Galli. Più tardi le cannoniere ad elica toscane *Ardita* e *Veloce* la raggiunsero. Il Romain-Desfossés affidò al contramiraglio Edmondo Jurien de la Gravière una divisione in sott'ordine composta di 2 vascelli e di 2 fregate; un'altra di 2 fregate e vascelli francesi e d'una fregata confidò al conte Carlo di Persano. Dessi ebbero l'incarico di bloccare gli Austriaci nei loro porti, di arrestare le navi mercantili, d'acquistare informazioni; insomma d'impadronirsi del largo mare. Quando le armi campeggianti in terra e vittoriose a Magenta il consentirono, il comandante supremo lasciò Antivari e si diresse a Lussin piccolo, porto a mezzogiorno dell'isola di Cherso donde si guarda la Dalmazia a levante, Fiume a tramontana e Pola in direzione di maestrale. Ivi radunò magazzini, depositi di carbone, officine galleggianti, tutto insomma quello che esige un porto che si scelga a base d'operazione. Lo stesso spirito metodico che indusse i Francesi a stabilire in Kamiesch una *piazza-base* indusse il Romain-Desfossés a valersi di Lussin piccolo. Allorchè ogni cosa fu pronta, salpò con tutte le sue forze per alla volta di Venezia che contava assediare, seguìto l'8 di luglio al mattino da 45 navi e qualche trabaccolo trasformato in bombarda. Già l'armata era in vista di Venezia quando le si presentò di fronte l'yacht austriaco *Fantasia* recante alla maestra bandiera bianca, nunzio dell'armistizio di Villafranca, dolente novella che diè di crollo a molte speranze e che ultimò la campagna.

Noi non profittammo della scuola del vice amiraglio Romain-Desfossés. Dirò a suo tempo come nel 1866 non sapemmo stabilire sulla costa nemica una base d'operazione la quale corrispondesse a quella di Lussin piccolo; e dirò quanto mal ce ne incolse.

Il trasporto delle schiere, durante la guerra d'Oriente e quelle da essa derivate, chiamò l'attenzione de' marinari sul modo di trasferire gli eserciti da un punto all'altro. Ne nacquero due scuole, la inglese e la francese. Ricca del suo meraviglioso naviglio mercantile a vapore cui la guerra aveva impresso sviluppo stragrande, Inghilterra stimò per allora non aver bisogno veruno di speciali navi da trasporto. Francia invece costruì una trentina di grosse navi onerarie ad elica, atte specialmente all'imbarco ed allo sbarco dei reggimenti di cavalleria e d'artiglieria. Tali moderne *ippapoghe* furono quelle per le quali nel 1859 l'imperatore Napoleone potè sbarcare a Genova un corpo d'eser-

cito. Più tardi anche gl'Inglesi, per il cambio delle guarnigioni delle Indie, adottarono il sistema francese. Conchiudo col marcare che tra il 1855 e il 1859 il naviglio si aumentò dei tipi seguenti di navi: la *corazzata d'assedio*, la *cannoniera d'assedio* ed il *trasporto ad elica di grossa portata*; l'artiglieria di bordo s'arricchì nel 1859 del cannone rigato, invenzione francese cui ebbe parte Napoleone III, ma nella quale il nostro generale Cavalli aveva preceduto tutti. Sullo scorcio del periodo onde tratto, all'anemia della marina veliera tien dietro la morte per mal sottile del piroscafo a ruote; il quale però risorgerà in breve con peculiari fattezze ed in acque speciali, al di là dell'Atlantico negli estuari e nei fiumi americani.

CAPITOLO XXXV.

Casi navali degli anni 1860 e 1861 lungo la costa d'Italia.

Le marine militari dei reami di Sardegna e di Napoli non si erano più ritrovate a contatto dal giorno della separazione delle due squadre al blocco di Trieste nel 1848; così esigeva la politica dei due Stati l'un dell'altro, a malgrado di apparente neutralità, nemici giurati. Se avversi i due governi, vivissime le simpatie che la classe media del mezzogiorno nutriva per gli ordini liberi dominanti nel settentrione grazie alla magnanimità di re Carlo Alberto ed alla lealtà di Vittorio Emanuele il Grande. La marina di S. M. il re di Sardegna nel decennio 1850-1860 era migliorata in special modo per cagione della dimestichezza con le marine di Francia e d'Inghilterra durante il soggiorno in Mar Nero; più tardi colla marina di Francia in Adriatico. Il progresso però si palesò maggiormente sensibile nel naviglio che nelle persone. Sul modello migliorato del *Carlo Alberto,* acquistato in Inghilterra durante la campagna d'Oriente, il cantiere della Foce situato presso Genova aveva costruito il *Vittorio Emanuele* da 52 cannoni, la *Maria Adelaide* da 38 ed erano sullo scalo il *Duca di Genova* ed il *Principe Umberto* bellissime e valide navi. Salvo il *Carlo Alberto,* le cui macchine non segnavano che 400 cavalli di forza, le altre navi le vantavano di 600. La *Maria Adelaide* era pregevole per il calibro fortissimo ed inusitato delle artiglierie, ond'essa fu giustamente considerata una tra le più formidabili navi della classe cui apparteneva. La batteria di cannoni obici da 22 centimetri, la velocità di 13 nodi, l'altezza dal livello del mare dei cannoni, i vasti carbonili la indicavano siccome il modello insuperabile di fregata per servizio nel Mediterraneo. E come tale riscosse lodi dal Lewal e da parecchi altri scrittori tecnici del tempo. Disegnatore erane stato Felice Mattei architetto valente. Lo stato maggiore della squadra componevasi di 4 ufficiali generali, di 30 ufficiali superiori e di una sessantina di ufficiali inferiori di vascello con le altre categorie all'avvenante; i marinari salivano a 2 mila, buonissima gente proveniente dall'arruolamento volontario tra gli isolani della Maddalena e dalla iscrizione marittima della vigorosa e ricca marina commerciale ligure. Ventinove ufficiali ed un migliaio di soldati costituivano il *battaglione Real Navi,* riparto di

milizia orgoglioso di tradizioni soldatesche onorevolissime. Già questa marina chiariva le sue tendenze moderne coll'avere ordinato al cantiere della Seyne presso Tolone una batteria corazzata rapida, la *Terribile;* e col rassegnar tra le sue navi 4 cannoniere ad elica; altrettante stavano sul cantiere. L'arsenale d'armamento era a Genova. L'antico disegno di costruirne un secondo nella cala del Varignano era stato abbandonato; già studiavasi edificarne invece uno vasto e nuovo alla Spezia, opera insigne cui il capitano del genio Domenico Chiodo accudiva. Ministro di marina (e ciò spiega lo spirito progressivo) era il conte Camillo Benso di Cavour, che primo tra i subalpini aveva divinato l'avvenire della nuova Italia dovesse risiedere nello sviluppo dell'armata. Della marina italiana Cavour è stato il Colbert. I discorsi parlamentari di lui in favore dell'impianto di poderoso arsenale alla Spezia sono la tela d'un programma navale dove la versatilità dell'ingegno raddolcisce i contorni rettilinei tracciati dal genio. Cavour si rivela interamente in quelle pagine d'incomparabile divinazione. Ed in ogni cosa buona, efficace e grande compiuta dalla marina d'Italia in questo mezzo secolo aleggia lo spirito positivo e platonico del *Gran Conte,* suo vero fondatore.

Tra gli ufficiali generali godeva fama popolare di esperto marinaro il conte Carlo Pellione di Persano, strano impasto di alti pregi e di difetti volgari. Profondo e quasi perfetto conoscitore della professione, sottile e scaltro assai più di quanto la vita militare comporti, scrittore forbito e caldo fautore dei principî liberalissimi non condivisi dai suoi aristocratici colleghi dell'armata, legato infine col Sovrano da sincera devozione e corrisposto di amicizia che mai non si smentì, volgeva in lui lo sguardo chiunque mirasse alla rivincita del 1849. Egli appartenne alla schiera degli uomini che i rivolgimenti politici portano a galla e che l'aura popolare favorisce, giusto perchè hanno carattere pieghevole alle circostanze: signori di vecchia schiatta che si chinano a corteggiare il classico *demos* sperando sopraffarlo e che ne rimangono finalmente vittime: generali che bramano accordare le robuste pratiche della guerra con le sottigliezze dell'intrigo, stimando queste più efficaci di quelle; uomini insomma che sanno acquistare clientele, ma non riescono ad imporre la stima: ciò nulla meno servitori utili dello Stato, ogniqualvolta una mente superiore sa impiegarli in pratiche speciali, tenendoli accuratamente lontani da campi di attività che non sono loro adatti. Suoi colleghi erano i due contramiragli marchese Orazio Di Negro e barone Edoardo Tholosano. Il primo aveva comandato la squadra sarda in Crimea, il secondo nella campagna nell'Adriatico dell'anno 1859; ed avevano dimostrato pregi ed ottenuto lodi dal Cavour. Tra gli ufficiali superiori molti i pratici della professione, pochi

I due successivi comandanti del *Virginia* F. Buchanan e J. Tatnall.

gli studiosi; primeggiavano i capitani di vascello Baldassarre Galli di Mantica, Battista Albini e Ricci; tra gl'inferiori i luogotenenti di vascello Simone di Saint-Bon e Vittorio Arminjon. Capo della marina era il vice amiraglio conte Francesco Serra, uomo assennato, onestissimo, atto quanto mai a preparare l'armamento delle navi ed a fare camminare di pieno accordo i differenti servigi navali. Gli ufficiali del suo stampo hanno speciale valore: sono i modesti ordinatori senza dei quali le forze militari spedite alla guerra mancano della coesione necessaria a renderle efficaci. Gli è per questo che non dimentico qui di ricordare i nomi dei vice amiragli Pelletta di Cortanzone e Corporandi d'Auvare, predecessori del Serra, i quali avevano servito con molto tatto la causa marittima, difendendola dalle cupide ambizioni dell'esercito; e ciò in tempi difficili, quando appunto il dicastero della marina era una sezione del ministero della guerra.

Sotto molti riguardi il corpo della marina sarda somigliava al *corps rouge* della marina di Luigi XVI; era altiero, valoroso, un tantino esclusivo, prode, cavalleresco e *frondeur*.

L'avvento del conte di Cavour al governo delle cose di mare segna il punto di partenza del notevole progredimento. Mercè i suoi uffici entrarono a far parte dello stato maggiore i marinari veneti esuli in Piemonte; ricordo i più chiari, Tomaso Bucchia, Galeazzo Maldini, Antonio Gogola, Antonio Sandri, il Marini, il Fincati, i due cugini Giuseppe ed Antonio Paulucci, i quali tutti al corpo della marina sarda recarono un'onda viva di passione patriottica ed il buon esempio di sacrifici patiti nobilmente e soldatescamente, ed anche quella lodevole versatilità di pensiero ch'è conseguenza inevitabile della condizione d'esuli obbligati a trarre dal lavoro il sostentamento, e onde mancano in genere i corpi militari ristretti, buoni custodi della tradizione la quale insegna a tutti i singoli componenti pensare, parlare ed agire nell'istesso modo.

A lato di codesta marina militare ne sorgeva una mercantile meritevole di ogni elogio. Per opera di Raffaele Rubattino, cittadino benemerito, era sorta in Genova da umili principi una compagnia di piroscafi postali la quale correva le costiere del reame e del rimanente d'Italia, ed all'estero toccava Marsiglia e Tunisi. Per antiveggenza del conte di Cavour, dapprima alla Foce, poi a Sampierdarena era sorto un cantiere privato sotto la ragion sociale Giovanni Ansaldo diretto dai fratelli Luigi, Paolo e Salvatore Orlando, esuli palermitani, ingegneri navali e meccanici di eletta mente e di caldo cuore che iniziarono in Genova la costruzione di macchine motrici e di scafi in ferro. Capitano mercantile del *Salvatore*, piroscafo di quella casa, fu per qualche tempo Giuseppe Garibaldi; ed impiegati del cantiere Giacomo Medici,

Francesco Crispi ed il barone Natoli da Messina, esuli che in Genova preparavano sè ed altrui alle guerre del riscatto cui presero parte preponderante. Girolamo Nino Bixio da Genova capitano mercantile e Salvatore Castiglia di Palermo, capitano di vascello nel 1848 in Sicilia ed uomo di mare di pregio non comune, frequentavano casa Orlando e vi attingevano speranze di rivincita. L'azienda del Rubattino aveva a direttore amministrativo un esule di Venezia, il Fauché.

Ecco come in Genova, tanto in grembo alla marina militare quanto alla mercantile, germinava la liberazione dell'Italia meridionale, la quale, peninsulare ed insulare per giacitura, non poteva attendere il riscatto che dalla via di mare.

In Napoli l'antico arsenale fondato da Carlo III conteneva un vascello ad elica, una fregata ad elica, 9 fregate, 4 corvette e 6 avvisi a ruote. Tralascio il naviglio a vela. Lo stato maggiore componevasi di 15 ufficiali generali e di sopra 300 ufficiali tra superiori ed inferiori dei quali 108 piloti che erano un lascito dell'antico ordinamento spagnuolo, graduati cioè cui erano adibite le mansioni di navigazione, mentre agli ufficiali di vascello propriamente detti erano affidate quelle di combattimento. Questi uscivan dal grembo di famiglie privilegiate; avevano la destra su tutti gli altri corpi militari e godevano favori ed immunità. Il corpo dei piloti era invece democratico e come tale umiliato. Era il *corps bleu* dell'antico regime; e pur non dividendone i rancori, stante la mitezza caratteristica del seme latino meridionale, sperava avvenire migliore da un rivolgimento politico che prometteva equità. Costruttore in capo della marina era un uomo d'insigne merito, Giuseppe De Luca, cui obbediva un personale eccellente. Il cantiere stava a Castellammare. Ministro della marina del giovine re Francesco II, esaltato al trono nel 1859, era il brigadiere De Gregorio, uomo disadatto a tempi che s'annunziavano torbidi. La bassa forza, per lo più volontaria, era al di sopra di qualunque elogio. Re Ferdinando aveva usato secolei la carezza; in tutto erano 2500 marinari suddivisi in due sezioni, di marinari cioè e di cannonieri. Per regolamenti, leggi *et similia* la marina di Napoli era superiore alla settentrionale; dirò anche che non volgare cagione di primato erale avere tutti i macchinisti paesani, laddove in Genova le macchine erano tuttavia in massima affidate ad inglesi.

Re Ferdinando, al pari di tutti i Borboni, nutrì predilezione per l'armata; ebbe sempre una divisione pronta a' suoi cenni che si chiamava di *particolar servizio* e sulla quale dilettavasi navigare nel mare propinquo, e manovrare sotto vela con notevole maestria. Durante la state dell'anno 1856 a certe pressioni diplomatiche di Francia ed In-

ghilterra aveva risposto audacemente ch'ei appoggiava il proprio diritto di sovrano indipendente sulla giovane sua marina.

Le navi, belle, veloci e ben equipaggiate uscivano molto raramente dai porti del reame, comecchè l'andar fuori e frequentar *liberali* le inquinasse di spiriti rivoluzionari. Dominava sulle belle navi lo spionaggio; grave ingiuria agli uomini di alto sentire, premunizione insufficiente contro un rivolgimento inevitabile la dimane della morte del re. Come in Inghilterra al tempo di re Giacomo II, così ora nelle Due Sicilie un vieto sistema aspettava la circostanza esteriore che ne determinasse la ruina inevitabile. Nel crollo di Stuardi e Borboni la marina ebbe parte preponderante e somigliante.

La minoranza di forze materiali era nel settentrione della penisola compensata a buona misura dalla robustezza delle morali, radunate in fascio nelle forti mani del re Vittorio Emanuele e per l'opera collettiva di lui, maestro d'arte politica, di Mazzini filosofo, di Camillo Cavour ministro infaticabile, di Giuseppe Garibaldi indomito cuore e dei numerosi minori, ma pur grandi, artefici del nostro risorgimento che destò fantasiose speranze altrettanto nella reggia quanto nei trivi e nei casolari. Maturati i tempi sotto ogni riguardo, nell'aprile del 1860, la Sicilia tentò novità.

Giuseppe Garibaldi, scioltosi da qualsivoglia impegno col governo regio subalpino, erasi giusto in quel mese di aprile recato a godere alla villa Spinola presso Quarto l'ospitalità del suo vecchio amico e commilitone Candido Augusto Vecchj storico e soldato, padre mio. Ivi giunsegli la proposta di capitanare la discesa in Sicilia. La studiò; la ristudiò; poi, riformatone il disegno, determinò risicarla con un migliaio d'uomini tutti veterani, quasi tutti a lui noti, mentre Giacomo Medici ed Agostino Bertani avrebbero in Genova preparato rinforzi al primo stuolo. Occorrevano all'imbarco dei *Mille* due piroscafi. Rubattino non li offrì; neppure rifiutò concederli, gradì glieli sapessero rapire. Il Fauché, suo primo commesso, allestì nel porto di Genova il *Piemonte* ed il *Lombardo* col necessario carbone a bordo, con il bisognevole per il viaggio di molta gente, colle catene pronte a smanigliarsi e coi forni guarniti. Nello stato maggiore di Garibaldi i provetti marinari non difettavano. Salvatore Castiglia palermitano, Augusto Elia ed Antonio Burattini anconetani, Andrea Rossi di Oneglia, Simone Schiaffino da Camogli, tali i capitani mercantili che, sotto gli ordini di Garibaldi e di Bixio, ebbero carico d'impadronirsi e guidare i due piroscafi. Era molto delicata faccenda lo aver macchinisti sicuri. Giuseppe Orlando, fratello degl'ingegneri nominati testè, fu il macchinista del *Lombardo*, Achille Campo del *Piemonte;* ambedue esuli siciliani. Nella notte sopra il 5 maggio i vapori furono manomessi senza resi-

stenza dei guardiani, uscirono silenziosi dal porto, arrestarono le macchine a Bocca d'Asse in attesa di certe armi che non vennero mai, poscía ancorarono dinanzi a Quarto; là Garibaldi s'imbarcò coi suoi e procedè verso il largo; poi sostò a Talamone; d'onde prueggiò per la Sardegna, poi per Tunisi che non toccò: indi tornò addietro e fece rotta per la costa meridionale di Sicilia incerto tuttavia del porto d'approdo che le circostanze di luogò, d'ora e di tempo potevano, sole o riunite, determinare.

Il conte di Cavour non fu palese complice dell'atto; chiuse gli occhi per non vedere. In preveggenza di casi tramati di lunga mano e preparati con molto accorgimento la squadra sarda componevasi così:

Navi		Comandanti	
fregata	*Maria Adelaide.*	Contramiraglio	conte di Persano
		Capo di Stato magg.	marchese di Clavesana
		Comandante	conte Provana del Sabbione
„	*Vittorio Emanuele*	„	conte B. Albini
„	*Carlo Alberto* . .	„	cav. Galli di Mantica
corvetta	*Governolo* . . .	„	marchese D'Aste
avviso	*Malfatano* . . .	„	cav. A. di Monale
„	*Authion*	„	cav. G. Piola-Caselli

La squadra, mentre Garibaldi accingevasi a salpare, era stata spedita nelle acque di Sardegna. Là avevala raggiunta l'*Ichnusa* comandata dal cavalier Simone di Saint-Bon, latore di ministeriale dispaccio in nome del quale il Persano doveva arrestare i due piroscafi rapiti se toccassero qualche porto di Sardegna, e lasciarli procedere se li avesse incontrati a mare largo.

Il governo di re Francesco, informato appuntino degli apprestamenti nella villa Vecchj ed in Genova dal marchese Canofari, suo ministro a Torino, il quale teneva siccome suo agente presso i patrioti un falso fratello esule napoletano, aveva disposto una divisioncella di navi lungo la costa meridionale della Sicilia; consisteva della fregata a vela *Partenope* comandante Cossovich, della corvetta *Stromboli* comandante barone Guglielmo Acton, e del piroscafo mercantile armato in guerra *Capri* comandante principe Marino Caracciolo. Al mattino dell'11 essa era presso al Capo Boeo che dista circa una ventina di miglia da Marsala. Non alitava vento. Garibaldi e Bixio, appena ebbero chiarito che le navi borboniche avevano lasciato il campo aperto all'entrata franca in Marsala, ne prescelsero per lo sbarco il porto dove sorgevano sull'ancore 2 cannoniere inglesi, che alzarono bandiera; badiamo, quei colori potevano essere una mascheratura e nascondere un agguato! I nostri due sagaci capitani chiamarono perciò tutta la gente in coperta e coll'armi pronte per sforzare quelle navi in caso si fossero

palesate borboniche; e guidati dal pescatore Strazzera, improvviso pilota pratico, tiraron dritto per il porto. Ma il semaforo locale aveva intanto segnalato al Cossovich i due legni sospetti: egli, fatta rimorchiare la *Partenope* dallo *Stromboli,* mosse con ambedue verso Marsala. Lo *Stromboli* mollò i rimorchî della *Partenope* allorquando, avvicinatosi, s'accorse che il *Lombardo* ed il *Piemonte* sbarcavano gente armata sulle panchine del porto. Sollecitato dal Marryat (figlio del romanziero) comandante dell'*Intrepid* a non tirare sui garibaldini che stavano raccolti presso certi edificî coperti dalla bandiera inglese, Acton affondò il *Piemonte* con qualche tiro di granata e poscia sparò qualche colpo sui volontarî garibaldini schierati lungo la riva. Il *Lombardo,* incagliato apposta, ed il *Piemonte* furono dal Cossovich a comodo catturati, facile e non difesa preda.

Come i Mille di Garibaldi giungessero a Palermo congiuntisi ad altri 3 mila volontarî siciliani, come tutta la squadra borbonica, comandata dal brigadiere Chrétien cercasse impedir loro l'entrata bombardando alcuni punti della città, è noto. Dopo tregua di tre giorni fu stipulato che le schiere regie avrebbero lasciato Palermo in balìa di Garibaldi. Correva il giorno 6 del giugno.

Il Generale dittatore riceveva intanto rinforzi. Volontarie oblazioni procurarono i mezzi ad Agostino Bertani per acquistare in Marsiglia il *Washington,* il *Franklin* e l'*Oregon* che, affidati all'esule veneto Baldisserotto, trassero Giacomo Medici a Castellammare di Sicilia con un secondo nerbo di militi. Un terzo stuolo imbarcato su d'un veliero americano e d'un rimorchiatore, venne a largo mare dai Borbonici catturato, e poscia, per via di diplomatiche pratiche, retrocesse ambo le navi. Conveniva però ordinare una marina in Sicilia. Il conte di Cavour, accordatosi col Persano ancorato a Palermo, aveva dato licenza a parecchi ufficiali della marina sarda di pigliar servigio sotto l'insegna di Garibaldi, i di cui agenti in Inghilterra compravano piroscafi mercantili. Sinquì la marina borbonica aveva dimostrato imperizia: di debolezza non aveva ancor dato segno, quantunque il marchese d'Aste, che col *Governolo* aveva preceduto il Persano in Palermo, avesse tentato ogni onesta via per indurre coll'eloquenza alcuni comandanti a mutar parte. È fuor di dubbio che gli ufficiali napolitani avevano a malincuore bombardato Palermo; anzi il tiro di alcune navi era stato oltremodo svogliato. Verso la unità della patria aspiravano tutti; pure ripugnava loro all'animo mancare alla fede giurata al principe. I casi uguali, od almeno somiglianti, portano per naturale conseguenza ad eventi simili. E come nella rivoluzione d'Inghilterra la marina britannica fu trascinata dall'esempio d'Herbert, così l'armata di Napoli si scompaginò per opera di uno de' suoi ufficiali. Il conte Amilcare An-

guissola, di ceppo emiliano trapiantato in Napoli, meditò trasferire la sua corvetta a vapore *Veloce* dalla obbedienza di re Francesco II a quella del dittatore di Sicilia. Il 9 di luglio la corvetta ancorò sotto i cannoni della *Maria Adelaide*, ed il comandante la offrì al Persano; il quale la rifiutò, pur consigliando l'Anguissola di voltarsi a Garibaldi. Questi accettò la offerta nave, promosse Anguissola ad amiraglio e lasciò liberi i gregarî di andar dove volessero: e tornarono a Napoli. Le conseguenze dell'atto dell'Anguissola furono di gran momento, perchè da quell'istante sull'armata napolitana la disciplina naufragò. La *Veloce*, col mutato nome di *Tuckery*, tra breve la ritroverò volta a bellissima impresa.

La defezione dell'Anguissola è riprovevole. Molti ufficiali della marina militare, amanti della libertà, ansiosi di contribuire alla unificazione della patria offrirono le proprie dimissioni ed accorsero a Palermo a sacrare il proprio braccio al governo dittatoriale. La loro fu condotta inappuntabile; ed i luogotenenti Gaspare Nicastro, Enrico Accinni, Carlo Turi, Sanfelice, Paolo Cottrau, il sottotenente Gustavo Acton entrarono per la via retta dell'onor militare nei ranghi della marina siciliana senza ricercarvi nè ricevere niun premio di promozione. Un decreto inconsulto di Garibaldi rifiutò a Gaspare Nicastro il brevetto di luogotenente: ma il Cavour, chiamatolo a Torino, lo invitò a far parte della marina sarda rimediando così ad un errore madornale di chi a Palermo interpetrava (forse svisandolo) il pensiero di Garibaldi.

A mezzo luglio Garibaldi decretò la pianta della marina siciliana sulla falsariga della sarda. Il naviglio si compose del *Tuckery* cui, non si sa come, un cilindro erasi sfondato; ed a Palermo codesta avaria si riparò alla meglio: e dei trasporti *Washington*, *Franklin* ed *Oregon*, cui s'aggiunsero presto la *Vittoria*, il *Cambria*, il *Plebiscito*, il *Rosolino Pilo*, l'*Indipendenza*, il *Calatafimi*, il *Ferruccio* ed il *Weasel*, tutti piroscafi comprati qua e là, cui niuno pensò a guarnire di cannoni ed a trasformare in navi da guerra atte ad incrociare contro le fregate e corvette a vapore di Francesco II. È vero che nel 1860 Palermo non era la industre città d'oggi, e certi mutamenti architettonici non erano facili. Ma è fuor di ogni dubbio che in genere gli acquisti furono assai mediocri e palesarono la poca pratica dell'arte nautica militare di coloro cui Garibaldi affidò l'incarico geloso. Lo stato maggiore della marina siciliana fu racimolato tra capitani mercantili poco o punto al corrente di cose guerresche, nè era colpa loro. Gli ufficiali furono troppi, i marinari insufficienti di quantità e di qualità; nè sull'ordinamento della marina aleggiò mai lo spirito largo del dittatore; piuttosto quello gretto de' varî comandanti in capo della marina stessa che a vicenda furono il Piola, passato dalla squadra sarda alla siciliana, uomo ancor

nuovo al paese non suo ed all'azienda cui era chiamato, l'Anguissola non punto amato e non troppo stimato, ed il Castiglia che fu il migliore dei tre, senza dubbio. In ogni modo, un po' per colpa dei casi, un po' degli uomini, un po' delle contingenze di luogo, la marina siciliana lasciò sfuggire l'occasione di affermarsi seriamente nella fusione dei varî corpi onde uscì poscia la marina italiana. I Ruggero di Lauria, i Corrado Lancia non nascon sempre, ahimè! Ma dovunque Garibaldi e Bixio ebbero campo di valersi della marina siciliana, essa fu lodevole ed utilissima, voglio dire nei preparamenti allo sbarco in Calabria. Il *Tuckery* andato in comando al veneto Dionisio Líparacchi ebbe parte alla fazione di Milazzo. Garibaldi (marinaro sempre anche quando campeggiava in terra) lo situa il 20 di luglio presso al castello di Milazzo. Del trinchetto si serve come luogo di vedetta per scrutar le mosse del nemico; poscia ordina al comandante d'inoltrarsi in rada e di far fuoco sui soldati borbonici quando essi, fugati, andassero a cercare rifugio nel castello. La macchina del *Tuckery*, per causa di quel tal cilindro sfondato, si arrestò giusto quando la corvetta doveva andare a pigliar la novella posizione. Il dittatore voleva far fucilare Liparacchi; placato da Antonio Sandri e da Luigi Marini, ambedue veneti e compagni al Liparacchi sino dalla scuola, accettò sottoporre questo ad un consiglio di guerra che pienamente lo scagionò.

La squadra napolitana era ita in comando al brigadiere Salazar, uomo leale, di corto intelletto e di scarso sapere, vittima delle circostanze politiche dominanti in Napoli. Giunse sotto Milazzo a cose compiute; e le sue fregate *Ercole*, *Fulminante*, *Tancredi* e *Guiscardo* servirono a trasferire sul continente i reggimenti borbonici che avevano capitolato. Poco stante tutta la Sicilia, salvo il castello di Messina, fu libera dagli oppressori ed il dittatore si accinse a traghettare lo stretto ed a portare le armi vittoriose in Calabria. Re Francesco aveva rinforzato la squadra del Salazar con la fregata ad elica *Borbone*, la quale poi si chiamò *Garibaldi*, e con parecchi avvisi. L'intera divisione ebbe carico di chiudere il passo a Garibaldi, che, assunti in persona i preparamenti dell'impresa, portò il proprio quartier generale a Torre di Faro, dove innalzò batterie al coperto delle quali radunò un nugolo di grosse barche peschereccie a remi. Così, dopo secoli, riappariva sul nostro mare l'antica e gloriosa remiera, quale l'ho dipinta al tempo di Greci e di Latini. Insieme a codeste barche stavano ancorati lungo la costa, protetti dalle batterie, i piroscafi da trasporto e rimorchio. Le barche furono scompartite in quattro divisioni, la prima di 50, le altre tre di 40 scafi. Capitano delle 170 barche fu Castiglia, le divisioni l'ebbero i capitani di corvetta Andrea Rossi, Antonio Sandri, Luigi Marini ed il tenente di vascello Paolo de Flotte francese. Ogni divisione

fu scompartita in stuoli di 5 barche ciascuno, guidati da un ufficiale inferiore. Incrociava nello stretto di Messina, tenendosi piuttosto discosto dalle batterie garibaldine di Torre del Faro, il Salazar. Nonostante la sua vigilanza, l'8 di agosto Castiglia prese terra con 25 barche in Calabria; l'11 un novello tentativo, questa volta di 50 barche, andò fallito. Garibaldi impaziente d'indugio (avendo previamente assegnato ai suoi piroscafi Taormina a luogo di convegno) il 19 agosto vi si recò, imbarcò la divisione di fanti del Bixio sul *Franklin* e sul grosso piroscafo noleggiato *Torino*, salpò notte tempo ed all'alba del 20 pigliò terra a Melito. Salazar, colpevole di non aver sorvegliato le mosse di Garibaldi presso Taormina, e tratto in inganno dall'affaccendarsi delle barche più verso settentrione, accorse a difesa della Calabria; ma in ritardo. Fulminò il *Torino* che Bixio incendiò. La dimane il generale Cosenz volle colle barche da Torre di Faro passare lo stretto. Il Marini ed il Sandri, chiamati a prestar servigio presso il dittatore, non erano più al comando delle divisioni. Il traghetto riuscì; ma al ritorno, le barche vuote furono mitragliate dalle navi borboniche; 30 ne furono catturate, tra cui quella di Tilling, veneto, che avea capitanato la terza divisione. Or che Garibaldi calcava col piede il continente, la squadra borbonica la quale aveva ricevuto scacco matto, non aveva più d'uopo rimanere nello stretto e tornò a Napoli. Colà la marina regia andava a brani. Gli ufficiali, o nobilmente si dimettevano ed accorrevano in Sicilia ad offrire la propria spada alla causa nazionale, od abbandonavano il servigio senza nemmanco domandarne licenza. Ciò nullameno Garibaldi non aveva percorso che metà del cammino. La sua marina isolana era immatura, la napolitana scossa sì, ma non morta; e per quanto egli riponesse fiducia nel proprio ardimento, nel valore dei suoi e nei sentimenti italiani che una parte dei suoi avversari professava, la crociera del Salazar aveagli procurato seri timori. Sino da mezzo luglio egli aveva pensato un assalto notturno a salvamano della fregata *Borbone* allora in allestimento nel porto militare di Napoli. Fuvvi un istante nel quale decise spogliarsi della veste di dittatore ed andare in persona a sorprenderla. Se uomo fu mai che impersonasse i solenni pregi marinari di Miaulis, di Canaris e di Cochrane, questi fu Garibaldi. Invero la intrepidezza l'ebbe comune con tutti e tre; fu quanto Miaulis avveduto e rimane inferiore solamente a Cochrane, del quale dice egregiamente il Kinglake « era l'uomo che schiudeva la via alla strage che andava mulinando con una chiarezza di visione la quale poteva quasi reputarsi satanica »; dote singolare ed indivisa con altri e che lo portò ad essere l'originalissimo tra i marinari del suo periodo. Sconsigliato dai suoi dall'esporsi intempestivamente, ma pur sempre tediato per il probabile arrivo nelle acque del Faro del vascello *Monarca*

che stava allestendosi in Castellamare di Stabia, Garibaldi volle impadronirsene. La cagione che lo induceva a tentare la cattura del *Monarca* va ricercata nella squisita oculatezza che contraddistingueva il dittatore; egli sapeva a qual grado la sua marina, raccogliticcia ed inesperta, fosse suscettiva di quelle momentanee impressioni cui soggiacciono le milizie volontarie facili al timor panico. Un vascello a due ponti incrociante nel Faro doveva incutere spavento ai marinari delle barche ed anche a quelli dei vaporini di rimorchio che al postutto eran pescatori a malapena dirozzati; avrebbe dato cuore ai capitani del Salazar, i quali, convien dirlo, erano fedelissimi alla causa regia e tali rimasero, perchè niuno tra essi accettò servigio sotto la nuova bandiera a cose finite. S'imbarcarono sul *Tuckery* due compagnie della divisione di Giacomo Medici che chiamar potevasi la *divisione di ferro* dell'esercito di Garibaldi, composta com'era di agguerrita e robusta gioventù lombarda. Il Piola pigliò il comando del *Tuckery* e navigò a Castellamare col disegno di giungervi alla mezzanotte, di accostare il fianco del *Monarca* e di pigliarlo all'arrembaggio. Re Francesco II lo aveva affidato al capitano di vascello Giovanni Vacca, italiano di sensi e non più ligio in cuore al sovrano. Comandante in secondo era il barone Guglielmo Acton, quello stesso che ho additato sullo *Stromboli* allo sbarco di Garibaldi in Marsala; soldato leale e prode, uomo inappuntabile sotto ogni riguardo.

A norma d'informazioni, ricercate dal Persano ed al Piola suo amicissimo accuratamente spedite, il *Monarca* stava ormeggiato lungo il molo di levante nel porto di Castellamare di Stabia: ed il Vacca doveva trovarsi a bordo. Ma giusto mentre il *Tuckery* viaggiava per sorprender nottetempo la grossa agognata preda, un ordine, di cui non mi fu dato rintracciar l'origine, mutò il modo d'ormeggiamento del *Monarca* che la sera si ritrovò ancorato perpendicolarmente al molo e colle sue catene di poppa assicurate a terra; insomma *ormeggiato in quattro,* come suol dirsi in termini marinareschi. Ed il Vacca la notte dell'assalto lungi dal pernottare a bordo della sua nave, si trovò ospite su quella del Persano. Questi spedì al Piola in mare il comandante Saint-Bon coll'*Ichnusa* latore d'un bigliettino avvisatore del mutamento: ma l'*Ichnusa* non s'imbattè nel *Tuckery:* che nella notte del 13 strisciando, per non esser veduto, lungo la costa sino al molo di Castellamare, poggiò attorno alla punta del molo stesso per fermarsi fianco a fianco del *Monarca.* Con sua somma maraviglia non il fianco, ma la prora incontrò. Piola pertanto non smarrì l'animo, chè anzi, ammainate due lance, mandò a terra sul molo i tonneggi per stringersi al vascello e tentarne l'arrembaggio nella sua novella positura. Ma il primo nocchiero del vascello riconobbe nel *Tuckery* l'antica corvetta napolitana: « Il *Veloce,*

il *Veloce!!* » sclamò. Al grido d'allarme la gente di bordo capitanata dall'Acton aprì fuoco di moschetteria contro la corvetta siciliana. Non c'era che dare indietro per tentare una seconda volta l'accostata; il Piola l'ordinò alla macchina; ma questa, mal riparata in Palermo, si fermò sul punto morto; alcuni volontari furono mandati nelle ruote per muoverle; travolti da esse vi perdettero la vita; ma il punto morto degli stantuffi fu sormontato. Colla macchina or nuovamente in moto, il Piola ritentò l'assalto usando il fuoco dei moschetti della sua gente. L'allarme si era nel frattempo diffuso: accorsero compagnie di soldati sul molo, e mentre Acton cadeva ferito di una palla nel ventre e lasciava al sottotenente di vascello Cesare Romano il compito di capitanare la difesa, il *Tuckery*, cui il colpo era andato fallito, prese il largo. Questa del Piola fu l'unica impresa spiccatamente audace della marina siciliana. Non approdò per via di quel mutamento d'ormeggiatura che taluni attribuirono al Vacca, il quale però fu poco stante cancellato dai ruoli della marina borbonica. Risicò terminare in un disastro, perchè il primo nocchiere del *Monarca,* appena ebbe riconosciuto il *Veloce* (la cui prora era in quell'istante sotto la grua dell'ancora del vascello) propose all'Acton di lasciarla cascare sulla coperta della corvetta: in quel frangente l'ancora avrebbe fatto l'ufficio di corvo duiliano.

Imprese di quest'indole riescono a patto che la gente cui vanno affidate sia esperta; e i soldati imbarcati sul *Tuckery* erano altrettanto prodi quanto inesperti. La corvetta, se armata di soli marinari e non di soldati alle cose del mare inconsueti, sarebbe stata vincitrice; i suoi uomini si sarebbero agevolmente arrampicati dal bompresso su per il sartiame ed il fianco del nemico e ne avrebbero invaso le batterie. I marinari di Cochrane non avrebbero fallito il colpo, solo perchè marinari.

In rada di Napoli lo scaltro ed avveduto Persano, bene indettato dal Cavour, tentava con tutte l'arti ond'era maestro la marina regia borbonica la quale, attonita dai trionfi di Garibaldi sul continente, diffidente del re debole e titubante, a mezzo agosto già balenava. Approssimavasi per essa l'ora in cui erale giuocoforza seguir le sorti del paese e sacrificare quelle del sovrano.

Quando Garibaldi entrò a Napoli in carrozza e senza scorta veruna, la dissoluzione fu compiuta. Seguirono il re a Gaeta i piroscafi *Messaggero, Delfino, Saetta, Maria Teresa* e la fregata a vela *Partenope* con alcuni ufficiali fedeli; altre navi che avevano avuto comando di muovere per Gaeta ritrovaronsi prive di pezzi delle macchine, oppure a corto di ufficiali. I piloti ed i macchinisti ne abbandonarono altre. I marinari ed i sottufficiali corsero a Gaeta fedeli al re nella sventura,

e furono poi eccellenti cannonieri alle batterie della piazza contro la squadra italiana. Il Persano, d'ordine del dittatore Garibaldi, pigliò il supremo comando del naviglio cui armare era difficile, causa la mancanza d'uomini. Gli ufficiali in massima parte giurarono fedeltà al nuovo Governo e lo servirono bene e tuttavia fedelmente lo servono. Gli ammiragli, salvo tre, andarono nella lista degli emeriti. L'Anguissola fu qualche tempo ministro della marina dittatoriale, poscia il Sandri lo sostituì. Nel frattempo nuovi casi politici si maturavano pei quali si chiedeva in Adriatico la presenza della squadra italiana a coadiuvare il generale Enrico Cialdini che muoveva coll'esercito ad invadere Marche ed Umbria. Poichè egli ebbe chiuso il 18 settembre Lamoricière dentro Ancona s'accinse ad espugnare la piazza. Il Persano chiamato telegraficamente, colla *Maria Adelaide,* il *Vittorio Emanuele,* il *Carlo Alberto,* il *Governolo,* la *Costituzione* ed il *Monzambano* aveva salpato da Napoli l'11 di settembre, toccato Messina il 13; il 17 ancoravasi presso a Senigaglia, il 18 era in vista di Ancona dove fu raggiunto dalla fregata veliera *San Michele,* comandata dal conte Pompeo Provana del Sabbione, dal piroscafo mercantile noleggiato *Conte di Cavour,* dai trasporti a vapore *Tanaro* e *Dora* e dal brigantino veliero *Azzardoso,* che portavano in istiva il parco d'assedio per Cialdini.

È il porto di Ancona un semicerchio aperto a maestrale; difeso a destra dalla batteria della Lanterna a tre fronti e due piani, casamattato il basso, in barbetta il soprano. La casamatta d'allora presentava lungo le sue tre linee di fuoco 9 cannoni; la batteria in barbetta 3. Questo forte ha i difetti dei congeneri; tre facce implicano due angoli morti. I 3 pezzi in barbetta erano addossati ad una torre massiccia, di guisa che le scheggie di pietra della torre, colpita questa dalle navi, bastavano a ferire i difensori. Una cinta continua di muro, or distrutta, collegava la batteria della Lanterna con quella del Lazzaretto situata all'estremo opposto del porto, la quale era armata di 3 pezzi; di modo che le difese fisse di mare sommavano a *15 pezzi* lisci del calibro di 24. Alla bocca del porto, Lamoricière aveva tesa una catena sostenuta da 6 barconi ognuno armato di un cannone. Lungo il muro che serviva da cortina tra i due forti erano il saliente di Sant'Agostino e quello di Santa Lucia. Insomma tra fortificazioni permanenti e passeggiere, Ancona presentava in basso *23 pezzi,* di cui 4 del calibro liscio da 18, e 23 del calibro liscio da 24; intendo libbre di palla, non centimetri. La forza di Ancona non risiedeva mica nelle batterie basse. ma nelle batterie di Monte Marano, Monte Pulito e dei Cappuccini, alte sul mare; le quali, se armate di esperti cannonieri, potevano recare grave danno alle navi. Il comandante della difesa marittima era il conte Gizzi, un tempo ufficiale della marina austriaca; la batteria

della Lanterna era affidata in comando al luogotenente Westminsthal austriaco ed i cannoni della Lanterna erano dono di Francesco Giuseppe imperatore d'Austria al pontefice Pio IX. Il giorno 18 a mezzodì il Persano, presentatosi sotto Ancona, vi fu accolto a cannonate che per cagione della lontananza risultarono inefficaci: i calibri della squadra, di gran lunga superiori, invece, resero efficace la risposta. Chiave della difesa della banda di terra era Monte Gardetto, alto circa trecento metri sul livello del mare, obbiettivo del Cialdini. Il tiro della squadra iniziato verso il mezzogiorno cessò alle tre. Persano giustamente lo considerò come una prova di quanto potesse operare colla scarsa divisione. Scarsa davvero! Le 3 fregate ad elica *Maria Adelaide*, *Vittorio Emanuele* e *Carlo Alberto*, la veliera *San Michele*, le due corvette a ruote *Governolo* e *Costituzione* e l'avviso *Monzambano* costituivano tutto il naviglio del giovane reame. L'Austria da Pola era minacciosa; il minimo scacco che noi si patisse e quella malevole neutralità poteva mutarsi in aperta guerra. Cavour da Torino raccomandava al suo amiraglio *prudenza*: e questa era incresciosa alla squadra: e gli ufficiali — che del carteggio tra ministro e generale nulla sapevano — attribuivano a costui ogni esitanza; e così formavasi la leggenda della codardia del Persano. Tra il 18 ed il 23 i varî legni prestarono servizio di crociera e si rifornirono di combustibile. Il 23 si diedero il cambio nell'insultare a cannonate le batterie d'Ancona, mentre Cialdini stringeva d'appresso la piazza della banda di terra. Balenò allora al Persano un bel disegno guerresco, cioè di sforzare nottetempo l'entrata del porto col barchereccio armato, di spingervisi dentro con la divisione; profittando della confusione prodotta di conquistar il Lazzaretto ed allacciarsi con le teste di colonna di Cialdini e poi trasferirle al molo. Il compito fu affidato al capitano di corvetta Cesare Cerruti, ai luogotenenti Augusto Albini ed Augusto Conti; l'ora destinata fu la prima antimeridiana del 26. Fallì il colpo per cagione della buona guardia che il nemico faceva. Sorto giorno chiaro, il *San Michele* rimorchiato dal trasporto *Tanaro* ed il *Vittorio Emanuele* bersagliarono il Monte Pelago, il Pulito ed il Gardetto. Alle 10 il *Carlo Alberto* sottentrò al *Vittorio Emanuele*.

Persano era fermo sempre nel suo proposito di sforzar il porto e sormontarne la *panna*. Dispose tutto per assumere la personale direzione dell'assalto la notte sopra il 27.

S'intende agevolmente che ogni qualvolta vuolsi acquistare città amica è massima cura non recar danno veruno ai cittadini cui s'intende liberare dal giogo. Lodevolissimo dunque il disegno del Persano di adoperarsi ad espugnar luoghi all'arma bianca ed essere avaro di cannonate, postochè queste ponno offendere anche gli amici. L'ese-

cuzione del disegno fu impari al concetto. Il Persano guidò bene il barchereccio, i luogotenenti Albini, Orengo, Conti, Lovera e Nicastro furono accorti ed intrepidi; ma non basta impadronirsi dell'estremità d'una catena per spezzarla, nè porsi a cavalcioni d'essa per separarla dai galleggianti e passarvi sopra con le barche. Occorreva urtarla col tagliamare di un trasporto ed il *Tanaro* poteva servire all'uopo; oppure sconquassarla col petardo. Le vittorie sono composte di audacia e di maestria; questa ha radice nel cervello; a quella è presidio il cuore. Non il cuore mancò ai nostri, piuttosto il cervello. All'alba desistettero dall'impresa.

Il giorno 28 l'amiraglio chiamò a consulta i comandanti; e propose mettere a partito lo sforzamento delle difese del porto per mezzo del cannone allo scopo di farla finita d'un tratto, sì che la conquista della città fosse specialmente opera della squadra. Lungi dall'ottenere un *sì* unanime quale le circostanze esigevano, tutti votarono sfavorevolmente eccettuato il conte Battista Albini del *Vittorio Emanuele* che sostenne nobilmente e soldatescamente esser *debito della squadra porsi al cimento a qualunque rischio.*

Baldassarre Galli di Mantica, sul cui nome fu intessuta una leggenda di audacia indomita, capitanò l'opposizione adducendo ragioni le quali, ancorchè buone, erano inopportune. Temeva l'intervento d'Austria vegliante a trar vantaggio del minimo disastro che toccar ci potesse; disse che omai Ancona non poteva più a lungo sostenersi, che poco frutto si trarrebbe dall'impresa se trionfante, gravissimo danno se fallisse: ma che personalmente era pronto ad obbedire all'ordine di assalto, ed in uno coi compagni nutriva speranza di meritar l'approvazione dell'amiraglio.

Onore a Persano che, licenziata la consulta, diramò gli ordini per l'immediato impegnarsi delle sue scarse forze contro i castelli alti e le batterie a fior d'acqua di Ancona! Dispose che le corvette *Costituzione* e *Governolo* insieme alla fregata *San Michele* rimorchiata dal *Tanaro* si abbozzassero in luoghi determinati sul piano della rada; e che le 3 fregate ad elica si tenessero pronte a soccorrerle al bisogno. È mezzogiorno, lo scirocco soffia freschetto. Per maggior sollecitudine al *San Michele* sottentra il *Vittorio Emanuele.* Alle 2 le tre navi sono a luogo: ma il *Vittorio Emanuele* non vi si può mantenere perchè il pennello affondato a poppa ara sul fondo. Persano allora segnala al *Carlo Alberto* di prenderne il posto.

Mantica si reca difilato a circa 500 metri dalla Lanterna; con un pennello da prora ed uno da poppa si attraversa in uno degli angoli morti della batteria, mantenendosi poi sempre in posizione con vera maestria marinaresca mediante lo alare o l'allascare a vicenda de' suoi

tonneggi e tenendo il gran fiocco e la randa in vela. Verificata con un tiro di prova la voluta distanza, inizia contro la batteria un fuoco rapido e continuato d'insuperabile efficacia. Il *Governolo* ad 800 metri di distanza lo seconda, ed a più di 1000 la *Costituzione*. La batteria in barbetta, mal reggendo a quella tempesta, fu bentosto abbandonata; non così la casamatta, la quale validamente resistè. Quando verso le tre il Persano segnalò al *Carlo Alberto* ed al *Governolo* che era soddisfatto della loro condotta, l'Albini domandò per segnale: « di entrare

Il conte Battista Albini.
(1861).

in azione con libertà di manovra ». N'ebbe risposta affermativa; ed allora con vero e preclaro intuito della guerra navale moderna, rammentandosi, ne son certo, le lezioni dalla guerra di Crimea impartite, e spogliandosi della vieta dottrina dell'imbozzamento nelsoniano sotto un muro, praticatasi anche in quel giorno, Battista Albini condusse il *Vittorio Emanuele* a tutta forza contro la batteria casamattata sfilandole dinanzi dentro tiro di pistola e le scaricò addosso tutta la sua fiancata di granate. La batteria a capo a pochi minuti saltò per aria, e soli 25 artiglieri sopra 150 vi rimasero illesi. Poco stante il generale

Lamoricière fe' alzare la bandiera bianca, inviò un parlamentario alla squadra: e, poichè il fuoco cessò interamente alle cinque, arrese la propria persona a quella del suo stato maggiore all'amiraglio Persano che gli usò le più squisite cortesie, ponendo in bella mostra i due lati oltremodo simpatici del suo carattere i quali erano la generosità e la grazia.

Codesto primo fatto d'armi marittimo dell'Italia risorta destò nella contrada entusiastica gioia. Io non vado ad analizzare con sottigliezza da retore se i cannoni dei Pontifici fossero di grosso o di piccolo calibro, nè anco se fossero pochi o molti. Constato il fatto che il *Carlo Alberto* fu impeccabile nella esecuzione della manovra, quantunque il concetto ne fosse antiquato e ricordasse il tempo di Nelson a Copenaga e di Exmouth ad Algeri e dei collegati a Sebastopoli. Non ho parole abbastanza lodevoli per la manovra dell'Albini ad un tempo brillante, audace, precisa, sicura, scientificamente pensata e soprattutto moderna. Pensatamente dico *moderna*. Addì 28 novembre Battista Albini fu maestro di tutti, perchè insegnò come la nave autonoma debba combattere il cannone da muro, smantellandone il parapetto, concentrandogli addosso ed a bruciapelo l'impeto del fuoco.

Il conte di Cavour distribuì ricompense soverchie, indottovi da ragioni politiche più che militari. Egli fu l'uomo delle lunghe antiveggenze, e volle nel paese creare una corrente favorevole alla marina levandone a cielo le prime ed inattese gesta. Volle anche fare intendere che pari ricompense avrebbero fregiato il petto dei marinari napolitani quando, a fianco dei sardi, avessero pigliato parte alle venture fazioni. Savia mossa di politico, errore di ministratore militare, perchè ingenerò negli stati maggiori trasmodante orgoglio. Nè il trarre dei Pontifici fu spregevole, perchè il *Carlo Alberto* ebbe una quarantina di proiettili, 36 nello scafo, gli altri nell'alberatura, solenne e novella palese prova che i tempi dell'imbozzarsi erano tramontati. Il *Vittorio Emanuele* pochi e che non recarono danno. Al fatto d'armi la *Maria Adelaide,* rimasta fuori tiro, non ebbe parte, e se ne attribuì la cagione al Persano: nuova esca ai propalatori della voce che l'amiraglio difettasse di coraggio fisico. Indi malumori, rivalità, quisquilie e pettegolezzi dannosi sempre. L'Albini subito, il Galli della Mantica più tardi, furono promossi a contramiragli, e la squadra tutta tornò all'ancora in Napoli ove si maturavano nuovi eventi politici.

Re Francesco rifugiatosi in Gaeta s'apprestava a subirvi l'assedio e la squadra fu chiamata a prestar mano al Cialdini. Prima che la piazza fosse investita il Persano aveva ricevuto ordine d'agevolare al Cialdini il traghetto del Garigliano e di distruggere le difese innalzate presso Mola di Gaeta, poscia di notificare il blocco a chi di dovere per

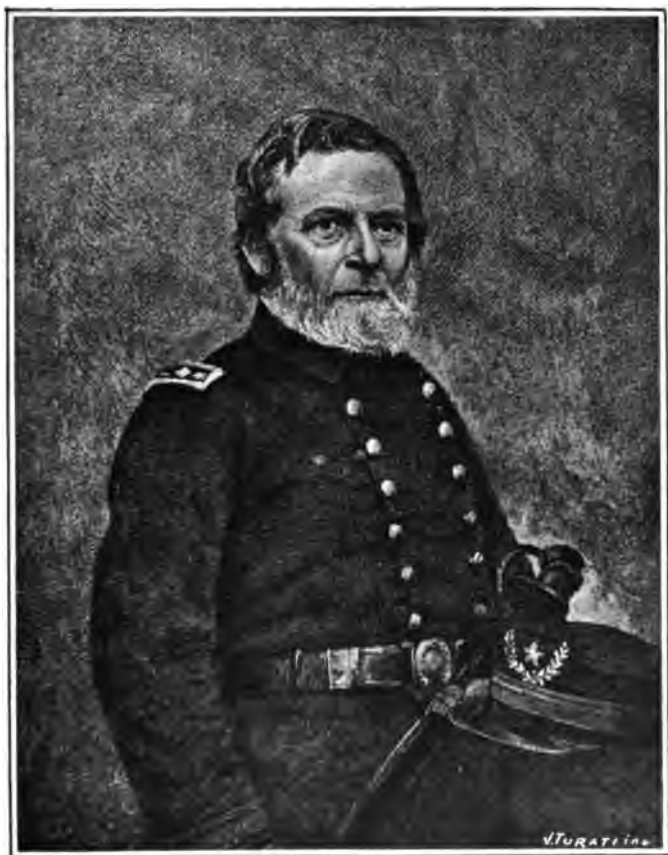
un tratto di costa segnato intorno alla fortezza. Addì 27 d'ottobre l'amiraglio Albini si recò ad ancorare alla foce del Garigliano, dove ogni atto militare gli fu inibito in nome dell'imperatore Napoleone III dal vice amiraglio francese Le Barbier de Tinan, il quale colle sue navi era ancorato insieme a due corvette spagnuole di fronte alla piazza. Il 2 del novembre, appianate in via diplomatica quelle differenze, il Persano ebbe le mani libere; ed una divisione composta del *Governolo* comandante marchese D'Aste, dell'*Ettore Fieramosca* comandante Martini, del *Tancredi* comandante Civita e della *Veloce* comandante Martin Franklin protesse l'operazione di gittare un ponte di barche sul Garigliano cui presero parte 56 marinari comandati dal guardiamarina marchese Tomaso Pilo Manca. Contemporaneamente il *Carlo Alberto* mitragliava le schiere nemiche che da Scauri marciavano lungo la strada maestra verso Mola, ed il *Vittorio Emanuele* spazzava la riva destra del fiume. Ultimato il ponte il giorno 3, la squadra protesse la marcia in avanti della vanguardia di Cialdini; il 4 il *Tripoli* comandato dal conte Galli della Loggia, il *Governolo* ed il *Carlo Alberto* imposero a certe batterie di Mola il silenzio.

Intanto la squadra si era rinforzata. Sbarcatine gli amiragli Albini e Galli di Mantica ed il conte Ricardi capitano di bandiera dell'amiraglio, essa rimase composta come segue:

Maria Adelaide	Viceamiraglio conte di Persano; comandante barone Guglielmo Acton.
Vittorio Emanuele . . .	Comandante cav. Provana del Sabbione
Carlo Alberto.	" cav. Antonio Millelire
Garibaldi (già *Borbone*) .	" Edoardo D'Amico
Costituzione	" Alessandro Wright
Monzambano	" cav. Buglione di Monale
Governolo	" marchese D'Aste
Ettore Fieramosca . . .	" cav. Federigo Martini
Tancredi	" Matteo Civita
Cannoniera *Confienza* . .	" cav. Simone Pacoret di Saint-Bon
" *Vinzaglio*. .	" Felice Burone-Lercari
" *Ardita*. . . .	" Antonio Ansaldi
" *Veloce*. . .	" Alfredo Cappellini

Queste le forze il 10 di gennaio dell'anno 1861 che più tardi, il 24, si aumentarono delle seguenti:

Cannoniera *Palestro*. . . .	Comandante Stanislao Solari.
" *Curtatone* . . .	" Luigi Figari.

Ai primi di febbraio la squadra fu raggiunta dal due ponti *Re Galantuomo* (già *Monarca*) comandante Giraud, dalla fregata a ruote

Il Contrammiraglio Andrea H. Foote.

Fulminante comandante Del Core, dall'avviso *Aquila* comandante Mantese e dell'avviso *Authion* comandante conte Faa di Bruno.

Il fronte di mare della piazza di Gaeta presentava uno sviluppo tra batterie scoperte e casamattate di *duecentonovantasei* bocche a fuoco delle quali *centosedici* rivolte verso la marina di Terracina e *centottanta* verso il golfo di Gaeta propriamente detto. Primeggiavano nella guarnigione 1000 marinari rimasti fedeli alla persona del re, ai quali fu affidata buona parte della difesa del fronte di mare. Dentro il porto di Gaeta stavano la fregata veliera *Partenope* e gli avvisi *Delfino, Messaggero, Saetta* ed *Etna;* ma la *Saetta,* il *Messaggero* ed il *Delfino* prima che il blocco fosse notificato ripararono, i primi due in Marsiglia, il terzo in Civitavecchia; e v'andarono venduti.

Come per Sebastopoli, così per Gaeta dirò sommariamente delle fortificazioni della piazza. Il golfo di Gaeta tra la punta orientale della città e la torre di Janola si apre lungo una corda di quasi sei miglia in direzione di grecale, al di dentro della quale la costa si sviluppa in ellissi. Sull'estremità occidentale del golfo s'erge una penisola petrosa ch'è la piazza di Gaeta; è unita al continente dall'istmo che intercede tra il golfo di Gaeta a greco tramontana e la cala di Serpa a libeccio dove spunta fuor dall'acqua lo scoglio chiamato la *Nave.* Al centro della penisola è il monte d'Orlando i cui fianchi sono ardui ed inaccessibili, sormontato dalla torre omonima, presso la quale stava una batteria di *sei* cannoni chiamata *Trabacco.* Al disotto di quest'opera a cavaliere d'ogni altra, torno torno alla penisola distendevansi le varie batterie, quali in barbetta, quali casamattate, formanti scudo agli attacchi, sia della parte di ponente che riguarda la cala di Serpa, sia da mezzogiorno nella dirittura di Ventotene, sia da levante e da grecale. D'onde due sistemi di difesa, l'uno esterno che batteva il mar largo, l'altro interno che batteva le acque del golfo.

Il sistema esterno comprendeva le opere seguenti a partire dalla cala di Serpa.

1°. Batteria *Torrione francese,* 6 cannoni; elevati sul mare di 20 metri.
2°. „ *Maria Teresa,* 13 cannoni, 11 metri d'elevazione.
3°. *San Domenico,* 4 cannoni.
4°. *San Montano,* 5 cannoni.
5°. *Guastaferri inferiore e superiore,* 32 pezzi.
6°. *Santa Maria,* a due ordini di fuochi, 39 pezzi.

Codesto sistema, coronante il promontorio estremo della penisola, era diviso in tre fronti, l'uno che batteva il largo per mezzogiorno, l'altro per levante e che terminava il sistema esterno. L'interno componevasi

del terzo fronte, di parte di *Santa Maria*, poi di altre opere nell'ordine seguente:

A) *Cortina del porto*, 3 pezzi in barbetta.
B) Batteria *Vico*, 15 pezzi a due ordini.
C) *Poterna*, 4 pezzi.
D) *Gran Guardia*, 8 pezzi.
E) *Ferdinando*, 19 pezzi a due ordini.
F) *Favorita*, 3 pezzi.
G) *Spirito Santo*, 3 pezzi.
H) *Riserva*, 2 pezzi.
I) Bastione *Annunziata*, 57 pezzi a due ordini.
L) Batteria in barbetta *Duca di Calabria*, 13 pezzi, elevati 25 metri.
M) Cortina *Addolorata*, 18 pezzi.
N) Bastione *Sant'Antonio*, 31 pezzi a due ordini.
O) Cortina a denti di sega *Sant'Antonio*, 16 pezzi.
P) *Cittadella inferiore*, 1 cannone.

Gaeta non era Sebastopoli, ma pur sempre fortissima piazza, quantunque per la sua special giacitura sopra promontorio si prestasse ad essere offesa in modo che l'assalitore non subisse la incrociatura dei fuochi, cosa che a ragione le navi temono soprammodo.

Se all'assedio di Gaeta avessero presieduto soli consigli d'indole militare, compito logico della squadra era bloccar il porto, di una divisioncella di bombarde grandinar bombe sulle opere alte, e null'altro. Ma Gaeta era asilo di un re congiunto per sangue a Vittorio Emanuele: e questi rifuggiva ricorrere a formale bombardamento della piazza. Ma era pure conveniente che alla fatale resa della piazza l'armata contribuisse; indi la parte ch'essa v'ebbe e che risultò onorevolissima, sebbene poco efficace.

Ed ora mi conceda il lettore d'aprire una parentesi. Il Randaccio, autore della « *Storia delle marine militari italiane dal 1750 al 1860 e della marina italiana dal 1860 al 1870*, » animato da spirito ostile verso la memoria del conte Carlo di Persano è severissimo critico dell'opera di lui, nè volentieri s'adagia nel testo della relazione ufficiale dell'amiraglio. Con testimonianze di superstiti l'ho riscontrata veridica; e S. E. il generale Enrico Cialdini duca di Gaeta, da me interrogato per lettera in proposito, mi rispose nei termini seguenti:

« Caro cavaliere,

« Ella può ricordare nel suo libro le parole che le dissi sul conto dell'amiraglio Persano e il giudizio che ne portai. Ov'altro fosse, non lo avrei difeso in Senato come feci. Sì, in complesso non ebbi che a lodarmi dell'opera sua.

« È bensì vero che il suo carattere presentava talvolta qualche leg-

gerezza, qualche disuguaglianza capace d'impazientare un uomo poco paziente qual io sono nelle cose del servizio militare, sovratutto in guerra. Ma sono inezie non bastevoli a macchiar la fama di nessuno.

« Quanto narra il Randaccio è senza dubbio inesatto; almeno pel momento cui accenna. Una volta sola ebbi a rimproverare il Persano durante l'assedio di Gaeta e fu l'indomani del giorno in cui partì la flotta francese.

« Una cordiale stretta di mano alla S. V. dal

Suo dev.^{mo} ed aff.^{mo}
« CIALDINI ».

Le parole dell'illustre generale espugnatore di Gaeta ed alle quali nella lettera alludesi, pronunciate quando la morte del Persano fu annunciata nelle gazzette, erano state le seguenti: « L'ho avuto meco a Gaeta; si mostrò sempre zelante ed intelligente, non mi procurò mai difficoltà ed inciampi ».

Ciò posto, ammessa la veridicità della relazione del Persano, avverto il lettore che è bene stralciarne quella frondosità e ridondanza onde egli ornava le sue lettere officiali. E prima di trascriverla, m'occorre parlar d'impresa che dal Cialdini e dal Persano fu allestita allo scopo di affrettar la resa di Gaeta; intendo il lancio delle incendiarie, il comando delle quali fu affidato ai tenenti di vascello Simone di Saint-Bon ed Augusto Albini. La capitolazione della piazza giunse in mal punto ed impedì a due egregi ufficiali di compire atti pari a quelli di Cochrane e di Canaris.

La *Curtatone* e la *Confienza* furono acconciate a Mola di Gaeta ad incendiarie. Alla *Confienza* si fe' internamente una cintura in muratura che le servisse di corazza e da contenere *cinquantamila chilogrammi di polvere* la cui accensione si procurasse per via di una miccia a tempo previamente sperimentata a durare quindici minuti. La *Curtatone* fu caricata all'istesso modo, ma il suo interno fu rivestito di sacchi di terra. Contemporaneamente *undicimila cinquecento chilogrammi* di polvere furono disposti dentro un pontone comune, la cui condotta fu affidata al tenente di vascello Burone-Lercari. Il marchese Carandini autore di un libro ormai classico intitolato « *L'assedio di Gaeta e di Messina nel 1860 e 1861* » descrive con tecnica minuzia i preparamenti alle due navi. Il lettore lo consulti.

Caduta Gaeta, sventolava tuttavia la bandiera del Borbone sulla piazza di Messina. Il Persano vi giunse in vista il 10 febbraio con la squadra. Le operazioni cominciarono a mezzodì del 12 con vento fresco e corrente contraria. La *Maria Adelaide* fu sola tra le navi che giunse a tiro delle batterie e si adoprò a farle tacere. Sulla stessa *Maria*

Adelaide si stipularono a sera le condizioni della resa. La marina ebbe anche parte alla conquista di Civitella del Tronto, perchè il luogotenente di vascello Roberto Pepi ed il sottotenente conte Alberto Luserna vi capitanarono un distaccamento di marinari del *San Michele*.

Sotto il fuoco del cannone di Gaeta le due sezioni sarda e napoletana, ond'erasi composta la marina d'Italia, si erano affratellate. Toccava ai ministri di render più salda la compagine smorzando l'orgoglio dei sardi, sollevando l'animo dei napolitani. Il Persano si dimostrò giustamente tenero degl'interessi di questi ultimi, per la qual cosa alcuni suoi compaesani gli mossero acerbo rimprovero, e (ciò che è peggio) gli serbarono rancore. Nominato nel 1862 ministro della marina trattò egualmente gli antichi colleghi ed i nuovi.

Già a due riprese ho fatto allusione alle voci diffuse tra gli ufficiali della squadra (e ch'ebbero eco nel paese) riguardanti la pochezza d'animo del Persano innanzi al cannone nemico. Scagionarlò dall'accusa formulata dai nemici personali che furono numerosi è compito del biografo; nè sarà difficile; qualche elemento lo ha in questa opera, la quale non può distendersi in troppe minute disquisizioni intorno agli uomini, ma tenersi ai fatti. Questi dichiarano che la condotta dell'ammiraglio durante la campagna politica nei mari delle due Sicilie fu superiore ad ogni elogio, che la direzione della parte militare negli assedî d'Ancona, di Gaeta e di Messina fu lodevolissima. Giustamente Cialdini muove al collega rimprovero di qualche leggerezza e disuguaglianza di carattere. Con quanta intelligenza Persano caldeggiasse la causa della marina lo palesò l'opera dell'anno 1862. Esaltato a ministro ebbe il coraggio morale di tramutare la ordinazione iniziata dal Cavour con proprietarî di cantieri francesi ed americani per vascelli in legno, in altra di fregate corazzate, giusto mentre l'Amiragliato inglese si ostinava a non credere efficace il novissimo materiale inventato in Francia. Ebbe anche la preveggenza d'acquistare vistosa quantità di combustibile, distribuendone i depositi lungo le coste del reame e la carità (che io reputo assai encomiabile) di migliorare i viveri e le condizioni generali dei marinari, e d'abolire tra noi ogni punizione crudele e contraria all'igiene.

Per sua e nostra sventura codest'uomo, invecchiato di cinque anni, moralmente, mentalmente e fisicamente affievolito, riapparirà in queste pagine capo supremo delle forze italiane nella guerra guerreggiata contro l'Austria nell'anno 1866. Le mutazioni che gli anni, i casi e l'indulgenza per i piaceri inducono nell'uomo sfuggono all'esame dei reggitori d'un popolo: questo ne subisce talvolta le conseguenze. Avventurati stimo coloro che escono dalla scena del mondo prima che suoni l'ora della decadenza, oppur che vivono sì lungamente che le loro debolezze siano già uscite dall'umano ricordo.

APPENDICE AL CAPITOLO XXXV

Relazione ufficiale del Conte Carlo di Persano, *sulle operazioni intorno a Gaeta (1860-1861), diretta al* **Conte di Cavour** *Ministro della Marina.*

Dopo di avere in sul finire del mese di ottobre dell'anno scorso contribuito colla regia squadra alla costruzione del ponte sul Garigliano, dopo di aver fatto sgombro e protetto, ai primi di novembre dell'anno stesso, il passaggio delle nostre truppe su quel fiume, e quindi resa facile la espugnazione di Mola di Gaeta, mediante il fuoco delle artiglierie delle nostre navi, addì 4 di quel mese dovetti, per varie considerazioni politiche, ritirarmi nella rada di Napoli.

Ma se la nave sulla quale alberava la bandiera di comando vi stette ferma, non fu così degli altri legni sotto i miei ordini, che alternativamente vennero da me comandati a stanziare nella rada di Mola di Gaeta, ad intento di assicurare dal lato di mare gli assedianti, mentre dovevano adempiere a tutte le operazioni essenzialmente marinaresche loro commesse dal comando del corpo d'assedio.

Nè a cotale servizio si è limitata la squadra: entrò sin dal principio in azione col corpo assediante, giacchè a richiesta del generale in capo si sbarcavano dalla fregata *Costituzione* gli obici di campagna di suo armamento, che comandati da un uffiziale di marina, signor Ducloz, e maneggiati da marinai, vennero destinati ai posti avanzati per concorrere a respingere le sortite della piazza.

Più tardi, sia perchè la fregata *S. Michele* per essere a vela non poteva riuscire di quella utilità che offrono oggidì i bastimenti a vapore, massime in stagione invernale, sia perchè la storia militare contemporanea offre esempi del servizio utilissimo che negli assedî possono prestare le artiglierie di marina manovrate da marinai, dietro invito di S. E. il generale Cialdini, feci sbarcare da questa fregata *otto cannoni rigati da 40, prima specie,* per formare coi medesimi una batteria di posizione. A cotali pezzi aggiunsi *due cannoni rigati da 80,* uno della *Maria Adelaide* ed uno della *Costituzione.*

Per servire la batteria di marina di cui è parola, destinai cinque sotto ufficiali e centodieci marinai, dandone il comando al tenente di vascello Pepi, avente sotto di sè il tenente di vascello Conti ed il sottotenente di vascello Luserna.

Siffatto distaccamento marinaresco lo misi ad intiera disposizione del comando del corpo d'assedio, e potè, il giorno 8 gennaio di quest'anno, manovrare

due dei suoi pezzi, ed unirsi alle artiglierie di terra che ribattevano il vivo fuoco aperto dalla piazza. E qui mi torna in acconcio il dire come quella batteria venisse poi eretta sulla destra del monte Lombone a 1200 metri dalle opere nemiche, e come i tiri fatti dai pezzi che la armarono venissero ammirati ne' varî cannoneggiamenti degli assedianti, a segno che il drappello di marinai che li manovrava si meritò gli elogi di S. A. R. il Principe di Savoia-Carignano, mentre l'ispezionava in un momento d'azione.

Addì 19 gennaio 1861, terminato l'armistizio convenuto tra le regie truppe e la guarnigione di Gaeta, salpai dalla rada di Napoli e mi condussi a Mola di Gaeta, ove trovavasi la maggior parte dei legni componenti la squadra posta sotto i miei ordini. Nel momento che vi giungeva, cioè verso le ore 4 pomeridiane di quel giorno, l'ultimo vascello amiraglio ne partiva prendendo direzione al largo. Rimanevano ancora in quella rada un piroscafo da guerra spagnuolo e due francesi.

Al mattino del 20 spedii a Gaeta il regio piroscafo *Monzambano*, comandante Monale, per comunicare ai varî agenti diplomatici che stavano in quella città ed al governatore della fortezza la notificazione del blocco della piazza di Gaeta per parte della squadra.

Collo stesso *Monzambano* feci rimettere una mia lettera al comandante del vapore da guerra spagnuolo ad informarlo del blocco posto alla piazza, ed avvertirlo ad un tempo che, continuando egli a rimanere in porto, io non poteva rispondere di alcun danno del suo bastimento a cagione degli attacchi probabili della regia squadra. Dietro tale comunicazione il *Colombo* escì dal porto insieme al piroscafo mercantile di sua nazione, togliendosi ambedue dalla linea di blocco.

Così in Gaeta non rimaneva più alcun legno estero, giacchè i due vapori francesi fin dalla sera precedente eran venuti ad ormeggiarsi di fuori del mio ancoramento.

Ritornato il *Monzambano* da Gaeta mi rapportò come il vice-governatore di quella fortezza si fosse rifiutato a fargli conoscere quali fossero i ministri esteri residenti nella piazza, e che solo indirettamente gli era stato dato il sapere trovarvisi quelli di Spagna, Baviera e Sassonia col Nunzio Apostolico, quindi a questi soli funzionarî aveva potuto far rimettere la notificazione del blocco di cui gli era stato dato incarico.

Dichiarato il blocco, spedii senz'altro in crociera la pirofregata a ruote *Costituzione*, comandante Wright, assieme alle pirocannoniere *Ardita* e *Veloce*, comandanti Ansaldi e Cappellini, con istruzioni di impedire qualsiasi approdo nella zona bloccata. Vi aggiunsi poco dopo altre due pirocannoniere, la *Confienza* e il *Vinzaglio*, comandanti Di Saint-Bon e Burone.

La linea di crociera cingea la piazza bloccata alla distanza di circa 3 miglia e dovea stare a guardia delle foci del Garigliano fino a Torre S. Agostino, sorvegliando in pari tempo le isole che trovansi di fronte al golfo di Gaeta.

Io non mi nascosi, Eccellenza, le difficoltà di questo servizio, per quanto fossi convinto del sommo zelo ed instancabile vigilanza che i varî comandanti avrebbero posto nell'adempimento di un tale incarico.

La posizione sporgente di Gaeta nel mare, all'estremità di una penisola, i canali formati dalle isole Procida e Ischia, la vicinanza di Ponza e S. Stefano, il seno rientrante che da Gaeta si protende a Terracina, nel quale riesce difficile avvicinare la spiaggia a navi di qualsiasi portata, mentre è facile il raderla con battelli, il vento che suole soffiare istantaneo e forte dal Garigliano, favorevole al tragitto delle barche per Gaeta, il mare grosso che si alza coi venti foranei, e che obbliga gl'incrociatori ad allontanarsi dalla costa, tutti questi erano im-

pedimenti non lievi a mantener stretto il blocco colle sole navi di cui poteva disporre. Ciò non pertanto, mercè le disposizioni date dai varî comandanti, la crociera, l'attenzione usata da ciascun incrociatore, l'osservanza scrupolosa ed intelligente agli ordini da me impartiti, ogni difficoltà fu superata, ed il blocco venne mantenuto nella sua piena efficacia.

Sistemato in tal modo il servizio di crociera, si stava attendendo il momento in cui, a seconda dei concerti presi con S. E. il generale Cialdini, si potesse entrare in azione, sebbene le batterie che stanno a difesa di Gaeta dal lato del mare siano così numerose e così imponenti da rendere poco probabile alla marina la possibilità di attaccarle con successo.

Quando il mattino del 22 gennaio dell'anno che corre si udì un trarre a tutta possa dalla piazza contro le posizioni d'assedio, ed un rispondervi dei nostri con quell'ardore e con quella giustezza di tiri che sono dote precipua dei nostri artiglieri terrestri.

Al primo colpo della piazza segnalai alla squadra di salpare e di tenersi pronta ad attaccare, intendendo di portarmi innanzi alle batterie fronteggianti il mare, e molestarle tratto tratto a scopo di diversione che non potea non riuscire proficua alla nostra linea d'assedio.

Combinato così il mio piano d'azione ordinai alle pirocannoniere *Confienza*, *Vinzaglio* e *Veloce* di attaccare il più sollecitamente possibile le opere esterne di Gaeta dalla parte dell'istmo, quelle appunto che tiravano con tanto ardore sul nostro campo, e poco dopo telegrafai alla fregata ad elica la *Garibaldi*, comandante D'Amico, di condursi a sostenere il fuoco delle pirocannoniere, intanto che mi recavo al quartiere generale onde esporre a quel comando il mio intendimento sulla parte che potea prendere la regia squadra d'innanzi a Gaeta.

Alle 11, ritornato al mio bordo sulla *Maria Adelaide*, comandante Acton, segnalai alle due pirofregate *Carlo Alberto* e *Vittorio Emanuele*, comandanti Millelire e Provana, al *Monzambano* di mettersi alla sinistra della linea come ripetitore di segnali, ed alla *Costituzione*, che giungeva dalla sua crociera, di assalire la città dalla parte del fanale con tiri a granata.

Per tal modo, tutti i legni della regia squadra avevano attaccata o movevano ad attaccare di fronte, dal lato di mare, la piazza di Gaeta che li fulminava con meglio di 400 bocche da fuoco.

Assunto il comando generale dei movimenti della squadra, feci governare sulla punta così detta dello Stendardo.

Intanto l'attacco alla piazza dalla parte del mare era già cominciato, chè la *Garibaldi*, sino dalle 10 aveva aperto il suo fuoco contro le rampe di Monte Orlando; se non che veduto quel comandante che i suoi colpi riuscivano poco efficaci, attesa l'altezza della batteria nemica, portatosi alquanto più a mezzogiorno prese a cannoneggiare il bastione che sta sotto la polveriera da quella parte, ben giudicando che i proiettili che avrebbero sormontato il ciglio della collina, non solo non sarebbero andati perduti, ma avrebbero potuto riuscire micidiali al nemico, cogliendo alle spalle chi tirava sui nostri. Di fronte a cotal bastione, armato di 24 pezzi di grosso calibro, la *Garibaldi*, con equipaggio di recente formazione, si tenne immobile per ben tre ore.

Nè diversa fu la condotta tenuta dalle pirocannoniere *Confienza* e *Vinzaglio*, le quali fin dalle 9 del mattino erano entrate in azione col battere d'infilata, dalla punta della Trinata, le opere a barbetta che da terra tiravano sulle nostre posizioni d'assedio: ma dopo aver sostenuto per ben due ore, a non maggior distanza di 200 metri, un fuoco potente fatto contro di loro da terra, quei due bastimenti si trovarono nella dura necessità di ritirarsi dall'attacco.

Difatti, nel momento in cui io giungeva attraverso del molo, la *Confienza* e il *Vinzaglio* mi passavano vicino, segnalandomi d'essere inabilitate a continuare il combattimento per causa di forti avarie.

Per tal modo, Eccellenza, quasi sul principio dell'azione due legni della squadra trovavansi già nell'impossibilità di più oltre combattere e dovetti permettere che riparassero a Mola. Così la *Garibaldi* rimaneva sola dal lato esterno, se non si tien conto della *Veloce* che, a maggior distanza, batteva anche essa le opere a ponente di Gaeta.

In questo frattempo la *Costituzione* s'era trasferita al forte baluardo casamattato del molo, in posizione d'evitare, per quanto possibile, i fuochi incrociati dalle altre batterie. Non appena incominciò a tirare che tutti i cannoni della piazza risposero così prontamente, ed in modo così efficace, che venne ad un tempo colpita da 6 proiettili.

Non essendo possibile a quella nave di rimaner più oltre esposta ad un fuoco così micidiale, si portò a battere la punta della Lanterna, cercando di cogliere d'iufilata il paese. Si fu in questo punto che il *Carlo Alberto*, il *Vittorio Emanuele* e la *Maria Adelaide* cominciarono pur essi l'attacco da quella parte.

Non volendo lasciare più sola la *Garibaldi* a battere le opere esterne di Gaeta, segnalai alla *Costituzione* di portarsi a sostenerla. Questa pirofregata, passando innanzi alla batteria dello Stendardo, andò a raggiungere la *Garibaldi*, salutandola con un prolungato " *Viva il Re*, " saluto scambiato da quel legno con altrettanto slancio guerresco.

Il battagliare durò in questo modo sino ad un'ora dopo mezzodì. Era ormai il momento di venire ad azione più determinata, segnalai quindi al *Carlo Alberto* di formarsi in linea per anzianità di grado, il legno amiraglio in testa. Effettuando l'ordine di marcia segnalato, senz'altro aspettare mi portai di fronte alla piazza, ed avvicinatala a mezza gettata di cannone, mi diedi a batterla colla maggiore veemenza e rapidità possibile.

Non era, per così dire, ancora incominciato il nostro fuoco che le batterie nemiche ci scagliarono una pioggia di proiettili d'ogni genere. La *Maria Adelaide* vi fu sotto per la prima, ma non tardarono a trovarvisi il *Carlo Alberto*, poi il *Vittorio Emanuele*; i quali non ismentirono, col vivo ribattere, il merito acquistatosi nella giornata 28 settembre 1860 sotto Ancona.

Per più di un'ora restammo sottoposti a quella grandine di palle che ci venivano mandate da più di 200 bocche di fuoco di grosso calibro per la maggior parte casamattate ed a tiri incrociati. Ciò non pertanto la rapidità e precisione delle nostre fiancate fu tale, che il nemico rallentò l'ardore. Non perdei un istante a profittarne, e girando per la contromarcia defilai sotto la batteria dello Stendardo fulminandola ad oltranza. In questo punto il *Vinzaglio*, mercè le cure e l'operosità del suo comandante, riparate alla meglio le sofferte avarie venne a raggiungermi segnalando di essere pronto ad entrare in azione. Fattigli i miei rallegramenti, gli ordinai di mettersi a disposizione della *Garibaldi* dalla quale ricevette ordine di attaccare le batterie che stanno sotto la cittadella, come il *Vinzaglio* eseguì in modo veramente distinto.

La pirocannoniera *Ardita*, comandante Ansaldi, non potendo più oltre soffrire di starsene sulla linea di blocco spettatrice inoperosa, venne a chiedermi il permesso di partecipare al combattimento. Non appena glielo ebbi accordato, che fu veduto quel legno avanzarsi contro le batterie nemiche, portarsi a breve distanza, e cominciare il fuoco coi due suoi cannoni. Stette fermo per più di un'ora; preso a bersaglio da ogni parte, fu costretto a retrocedere e raggiungere la squadra.

Controbattuto il fuoco della punta dello Stendardo, telegrafai a tutti i legni maggiori di entrare nell'ordine di marcia per anzianità di grado, ed ai legni minori di formarsi in ordine inverso, fuori della linea di battaglia.

Formatosi l'ordine di marcia in parata e messomi a capofila, presi a defilare parecchie volte sotto le batterie che stanno a difesa del lato esterno del golfo di Gaeta, attaccandole con fiancate e fuochi di fila non interrotti dalla parte di tutti i legni in linea.

Non tralasciò pertanto il nemico di risponderci, dapprima con molta gagliardia ed effetto, ma poi diminuì di veemenza, costretto forse dalla vivacità del nostro fuoco.

Verso il far della sera visto che la piazza, che era stata aggreditrice, cessava dal tirare e contro la terra e contro di noi, comandai di volgere le prore al largo, camminando in linea di fronte a piccolissima velocità, molestando sempre il nemico con tiri a gran portata.

In quel mentre la *Confienza*, avendo riparato come meglio aveva potuto le più importanti tra le sue avarie, usciva di Mola per rinnovare l'attacco; ma vedendo che la squadra prendeva il largo, ritornò al suo ancoramento, essendo impossibilitata a perdurare nella navigazione.

Io non posso, Eccellenza, che ricordare colla massima soddisfazione l'attacco di questa giornata nella quale comandanti, ufficiali ed equipaggi composti oggidì di marini di ogni parte d'Italia, fecero a gara nell'esecuzione esatta dei loro doveri. Io vado più che mai superbo di avere sotto i miei ordini gente così eletta.

Durante la notte che seguì il combattimento del 22 credetti opportuno di mandare le cannoniere unitamente al *Monzambano* a tirare a breve distanza dalla parte dell'istmo.

Al mattino seguente, dopo aver segnalato alla squadra la mia intera soddisfazione per la sua lodevolissima condotta, lasciai i legni minori in crociera di blocco sotto il comando della *Garibaldi*, e mi recai coi rimanenti a riprendere l'ancoramento di Mola.

I danni e le perdite sofferte sono, per così dire, nulli se si pensa alla vivacità del fuoco ed alla sua durata. I colpi lanciati dalla squadra in quel giorno ascendono a non meno di quattromila.

Le avarie incontrate sono le seguenti:

La *Maria Adelaide* fu colpita nelle manovre alte, sulla tolda, nei bastingaggi, nelle lance laterali ed interne, e nel fianco al di sotto della linea di galleggiamento: il *Carlo Alberto*, colpito da 8 proiettili ebbe forata l'opera morta, e messo fuori di servizio un obice da sbarco: una palla si conficcò sotto le sue parasartie di maestra: il *Vittorio Emanuele*, e l'*Ardita* ebbero delle avarie nell'attrezzatura e nell'esterno del bordo. L'*Ardita* venne forata da parte a parte da una granata.

La *Garibaldi*, il *Monzambano* e la *Veloce* andarono illesi.

La *Costituzione* riportò danni nella tolda e nel fianco, avarie nell'affusto d'un cannone dallo scoppio d'una bomba nemica.

La *Confienza* ricevette una palla sott'acqua a prora, danni nelle grue delle lance, un cannone scoppiato, l'opera morta interamente aperta, la tolda sfondata al di sopra delle macchine, il tubo di scarico del vapore fortemente danneggiato, la tromba del fumo forata in più parti, lesa la catena dell'àncora di dritta, ed altre avarie di minor conseguenza.

Il *Vinzaglio* ebbe due palle sott'acqua, un cannone scoppiato ed altri danni meno considerevoli.

Quanto al personale, la *Maria Adelaide* ha da lamentare un morto e due feriti tra i musicanti, e qui mi piace dire come i loro compagni continuarono a suonare l'inno composto dal loro capo: “ *Viva l'Italia, viva il Re* „.

La *Costituzione* due morti e cinque feriti, dei quali uno ebbe a soccombere pochi giorni dopo, per la grave ferita riportata.

La *Confienza* un morto e due feriti.

Negli altri legni fortunatamente nessuna perdita.

Appena venuto all'àncora in Mola, S. E. il generale Cialdini si compiacque, per mezzo del suo capo di stato maggiore, mandarmi una lettera nella quale complimentava la squadra in modo particolare pel suo ardimento nell'attacco delle batterie di Gaeta: di questa lettera m'affrettai dare comunicazione a tutti gli equipaggi posti sotto al mio comando, sicuro com'era della somma soddisfazione che loro avrebbero data le lodi di sì degno generale.

Il giorno stesso dovetti spedire in Napoli la *Vinzaglio* per esservi riparata.

La *Confienza*, assai più malconcia, la misi a disposizione del Genio, onde essere preparata per un colpo ardito contro Gaeta, affidandola al capitano di fregata di Saint-Bon, che mostrò il nobile desiderio di conservarne il comando alla perigliosa impresa.

A rinforzare la regia squadra giunsero il dì 24 da Genova le due pirocannoniere *Palestro* e *Curtatone*, comandanti Solari e Figari, e da Napoli venne la pirocorvetta *Ettore Fieramosca*, comandante Martini, che spedii subito ad aumentare i crociatori bloccanti.

Da un uffiziale di un legno di guerra spagnuolo trasportato al mio bordo dalla *Veloce*, quale portatore di dispacci per Gaeta, venni a sapere che in quella città, oltre ai funzionarî diplomatici già indicati, si trovava anche il ministro d'Austria: non tardai quindi a mandargli la notificazione del blocco posto alla piazza.

L'ancoramento della squadra nel sorgitore di Mola era su due linee: legni leggeri all'infuori quali posti avanzati, quelli di maggior portata a quattro gomene da terra: distanza da Gaeta di poco più di cinquemila metri. In tale posizione mi fu anche possibile di molestare la piazza mediante il cannone Blakeley del *Carlo Alberto*, i cui proiettili a gran portata giungevano nell'interno della città.

Quasi ogni notte poi qualche bastimento della squadra si recava per alcune ore a cannoneggiare le batterie nemiche, destinandovi in ispecie le cannoniere, siccome quelle che erano meno atte ad attirare l'attenzione degli assediati.

Intanto il blocco si manteneva stretto a vera lode degli incrociatori che nulla risparmiavano ad ottenere l'intento. Una notte respinsero cinque piroscafi che tentarono con ogni mezzo di eludere la vigilanza degli incrociatori, ma non riuscirono.

Ai primi di febbraio la regia squadra si trovò aumentata del vascello ad elica *Re Galantuomo*, comandante Giraud, del piroscafo avviso *Aquila*, comandante Caracciolo, della pirofregata a ruote *Fulminante*, comandante Del Core. Cotali legni mi venivano dal dipartimento meridionale per ordine di S. A. R. il Principe luogotenente del Re.

Dallo stesso dipartimento la regia squadra venne provveduta degli approvvigionamenti di combustibile necessarî alla continua alimentazione delle macchine, cui era costretta per situazione di guerra.

Dal dipartimento settentrionale mi fu spedito il piroscafo avviso *Authion*, comandante Faa di Bruno. Questo legno mi riuscì utilissimo in causa della sua velocità; sia per portare ordini e avvisi, sia per sorvegliare la linea d'ancoramento, sia finalmente per alcune incombenze riservate di blocco, che adempì con zelo ed intelligenza commendevoli.

Erano le ore 4 pomeridiane del dì 5 di questo mese, quando un forte scoppio in Gaeta ci fece avvertiti che doveva essere saltato in aria un deposito di polveri. Fu quello il segno agli assedianti per aprire il maggior fuoco delle loro artiglierie su tutta la piazza. Dissipato il fumo, si scorse che gran parte del bastione S. Antonio era diroccato, lasciando aperta una gran breccia verso il mare: credetti quindi utile di ordinare alla *Garibaldi* di recarsi dalle 9 alle 11 di notte a tirare a breve distanza precisamente nella direzione della breccia.

Il comandante D'Amico condusse inosservato quella pirofregata a circa 500 metri dalle opere di difesa, e manovrando con maestria e arditezza scaricò più fiancate contro la posizione indicatagli. Dalle fortificazioni di Gaeta gli venne risposto con impeto e prontezza di tiro, per cui non volendo io maggiormente esporre quella fregata, dopo d'averla lasciata un'ora ad offendere, gli segnalai di ritornare al suo ancoramento.

Anche questa volta nessuna avaria riportò la *Garibaldi*, sebbene tanto si fosse messa sotto il fuoco nemico. Il suo bravo comandante ricevette non solo i miei encomî, ma benanco quelli di S. A. R. il principe di Savoia Carignano che ne aveva osservato la manovra.

Nella stessa notte, onde possibilmente non dare riposo al nemico, ordinai al vascello il *Re Galantuomo* di attaccare egli pure Gaeta, ma dalla parte esterna; e quantunque quel bastimento non si trovasse armato che da soli 8 giorni, e non avesse potuto recarsi che una sola volta ad esercitare il suo equipaggio verso l'istmo, fece in quella notte meraviglie, sembrando una nave da lungo tempo ammaestrata, tanto il suo fuoco fu vivo, ben diretto ed a piccola distanza: merito di chi lo comandava.

Al mattino del dì seguente un parlamentario da Gaeta si recò al comando generale per chiedere una tregua a titolo di umanità per dare sepoltura ai morti, e dissotterrare chi poteva ancora essere vivente sotto le macerie del bastione rovinato. Piacque al generale in capo di accordarla di 48 ore, e poi di prolungarla di 12.

In quest'ultimo intervallo di tempo, ebbi invito dal comando del corpo d'assedio d'imbarcare a Gaeta 200 feriti di cui S. E. il generale Cialdini, per tratto d'umanità acconsentiva fosse liberata la piazza.

Vi destinai la *Vinzaglio* e l'avviso lo *Stromboli*, comandante Yauch. Questo legno, equipaggiato interamente dal dipartimento meridionale, adempì a cotale suo incumbente in modo da procurarmi il piacere di trasmettergli i miei complimenti col mezzo del comandante del dipartimento cui appartiene, non facendo egli parte della squadra da me dipendente.

Riprese le ostilità, continuai a mandare interpolatamente di notte le pirocannoniere a molestare tratto tratto la piazza, meno la *Curtatone* che aveva messo a disposizione del Genio, affidandone il comando al tenente di vascello Albini, il quale si era spontaneamente offerto a concorrere colla *Confienza*, ma da un'altra parte, al tentativo che doveva ad ogni costo darci la padronanza di Gaeta.

La notte del 12, che fu l'ultima delle ostilità, ordinai al *Carlo Alberto* di portarsi ad attaccare la fronte di Gaeta verso il porto. Il fuoco che fece questa fregata merita di essere avvertito per la sua rapidità e precisione di tiro.

Alle 5 pomeridiane del giorno 13 febbraio 1861, il fuoco cessò da ambe le parti. La resa di Gaeta era stata conchiusa e firmata.

All'alba del dì appresso, era abbozzato colla squadra a quattro gomene dalla piazza, in perfetto stato di combattimento, ormeggiato su due colonne in scacchiera, e le pirocannoniere su di una linea dinanzi al borgo.

Alle 9 antimeridiane, il piroscafo da Guerra francese la *Mouette* lasciava il porto di Gaeta con a bordo l'ex-re Francesco II.

Comandai allora alla pirocannoniera *Ardita* di porsi a guardia. del porto, e segnalai agl'incrociatori di togliersi dalla linea di blocco, e di venire a prendere ancoramento nell'ordine sopra segnato. Allo stesso tempo inviava a Napoli un avviso colla notificazione del blocco levato, Gaeta avendo ceduto alle forze del re Vittorio Emanuele. Uguale notificazione mandava per telegramma al governo del Re.

Questa mattina 15 febbraio 1861, alle ore 8 antimeridiane, la torre Orlando inalberò la bandiera nazionale colla croce sabauda. Venne subito salutata con 21 tiri da tutti i legni della regia squadra, uniti a fragorosi evviva al Re e all'Italia.

Eccellenza, nel breve spazio di 5 mesi è questa la terza volta che ho l'onore di farle rapporto di fatti d'armi ai quali prese parte la regia marina, e vorrei dire con rara distinzione, se non temessi di trascorrere nel giudizio parlando di corpo cui appartengo.

S. E. il generale Cialdini avendomi chiesto i mezzi di trasportare i prigionieri di guerra fatti a Gaeta a Ponza, Capri, Ischia e Procida, subito diedi gli ordini all'oggetto, e in meno di 24 ore, tutti avevan lasciata la rada al loro destino; erano oltre agli undici mila. In cotale trasporto la squadra non curò difficoltà nè strettezze di luogo, intesa solo a soddisfare i desideri del generale comandante le truppe d'assedio.

Nel chiudere questa relazione, mi fo ardito di pregare l'E. V. di accogliere favorevolmente, e sottomettere alla sanzione sovrana, il qui unito elenco delle proposte di ricompense da conferirsi a quelli uffiziali e individui della bassa forza che maggiormente ebbero occasione di segnalarsi nelle operazioni contro Gaeta.

Con profondo rispetto, Eccellenza,

Il viceamiraglio comandante la regia squadra
Conte di Persano.

CAPITOLO XXXVI.

I. Guerra civile negli Stati Uniti. Descrizione dello scacchiere strategico lungo mare ed acque interne. — II. Stato del naviglio federale. Blocco della costa nemica. Creazione del naviglio ed arruolamento del personale. — III. Primi scontri ad Hatteras. Battaglia d'Hampton Roads. — IV. I contrabbandieri britannici. Le torpedini. — V. Gli assalti di luoghi della costa atlantica. — VI. Opera della squadra fluviale. — VII. La squadra di blocco del Golfo. Sforzamento del Mississippi e battaglia di Nuova Orleans. — VIII. Opera della marina sino alla fine dell'anno 1862.

I. — Imprendo a narrare tal guerra la quale, per l'estensione dello scacchiere strategico lungo sponde di mare e di fiumi, per il calibro inusitato delle artiglierie, per il naviglio all'uopo, per l'armi subacquee, per la perduranza pari nei campi avversi, più di qualunque altra è d'insegnamento ai marinari d'oggidì.

Per essa è mutata radicalmente l'architettura navale; ed in conseguenza di novella disposizione dell'artiglieria anche la tattica: per essa i mezzi meccanici animati dal vapore d'acqua hanno sostituito l'opera delle braccia umane a bordo alle navi: il ferro laminato e poscia l'acciaio surrogato il legno di quercia. Mai sino al rompersi di codesta fierissima tenzone la ingegnosità dell'uomo erasi rivolta alle faccende del mare in modo sì intensivo. Mai sino a quel dì la superiorità del cannone a bordo relativamente al cannone da muro erasi palesata. Chè se Battista Albini aveva insegnato la tattica nuova, l'esperimento suo potè da taluno credersi frutto di eccezionali circostanze, laddove i duelli quasi diuturni tra navi e castelli durante quattro anni procacciarono base incrollabile alla nuova dottrina. Inoltre la lunga guerra combattuta in luoghi diversi si prestò a manifestazioni molteplici. Come ogni forma di maestria strategica e tattica, ed ogni prova di audacia individuale e di scaltrezza si palesarono nella guerra che infuriò tra il 1793 ed il 1814, così l'accurato studioso di documenti abbondanti presso ambo le parti li ritrova tra il 1861 ed il 1864; ma armonizzati al naviglio ed all'armi novissime.

Non curo qui i motivi per cui quella nazione anglo-sassone che ebbe Washington a padre si spartì in due campi. Traccerò piuttosto le frontiere acquatiche delle due sezioni che chiamerò dei *Federali* e dei *Confederati*.

La costa *federale* atlantica dalla baia di Fundy si distende sino alla foce della Delaware. Numerosi porti e ben riparati estuari mordono la lunga costiera, ove fioriva l'industria dell'armamento mercantile.

Opulenta altresì era la navigazione interna, in massima parte a vapore, su per le numerose riviere navigabili. Eccellente legname da costruzione scendeva dalle foreste montane alle rive. Boston, Nuova York, Filadelfia erano i centri cospicui di commercio e d'armamento cui i profondi e ricchi depositi di carbon fossile ed i giacimenti di ferro in Pensilvania alimentavano. Nella patria di Fulton era naturale l'industria giganteggiasse e la macchina a vapore fosse familiare. Una robusta popolazione allora quasi intieramente di seme anglo-sassone, nata lungo il lido, impiegavasi in mare e sui fiumi e costituiva una pingue inscrizione marittima, nella quale, mediante lo arruolamento volontario, il governo poteva far leva eccellente ed abbondante.

A mezzogiorno della baia della Chesapeake la sezione *confederata* ha principio, e l'aspetto della costa muta ad un tratto. Numerosi fiumi di lento corso la orlano di lagune e la cospargono di arcipelaghi; ma le comunicazioni interne tra codesti fiumi mediante emissari (i più opera di natura, i meno dell'uomo) sono numerosissime. Costeggiamo gli Stati cotonigeni: anzichè industriali essi sono agricoli; in luogo del lavoro libero domina il maledetto lavoro servile. Nei porti, ardui per causa delle seccagne, le navi non sono di costruzione indigena; la contrada nè produce macchine, nè architetta scafi; ma acquista lo scarso naviglio bello e fatto dalla costa settentrionale. Il popolo degli Stati meridionali, semifeudale nelle consuetudini, robusto, immaginoso, prode, è meno perdurante che il boreale. Lungo la costa marco un luogo oltremodo pericoloso, convegno dei duri venti da mezzogiorno e di quelli non meno violenti da grecale. È il Capo Hatteras. Poi da questo teatro di frequenti naufragi scendo giù giù lungo le Caroline e la Georgia, contorno la Florida a levante, la risalgo a ponente, raggiungo la bocca del Mississippi di entrata allora pericolosa; procedo seguendo il contorno del Golfo del Messico e mi arresto all'estuario del Rio Grande del Norte dove la terra messicana confina. Come se questa lunga costiera non bastasse ai Confederati, essi dominano anche ampie acque interne. Così, penetrando nel Mississippi di cui possedono l'intero corso quasi insino a Saint Louis, essi governano le rive degli affluenti navigabili quali l'Arkansas, la Red River, l'Ohio, il Cumberland ed il Tennessee. Lungo la costa atlantica i Confederati hanno cospicue rocche che, a guerra incominciata, sapranno ridurre anche più paurose. Nel Golfo del Messico dominano le bocche del Mississippi; arbitri d'ambe le sponde hanno su per il suo corso, ed in genere presso i confluenti, castelli moderni saldamente armati di fiera gente. Cagione di debolezza al meno denso popolo confederato è qualche milione di schiavi di sangue africano, maledizione della bella contrada sotto ogni riguardo; non causa, no, pretesto opportuno alla guerra civile.

Ciò premesso dirò che nel marzo del 1861 le due sezioni trascesero ad aperto dissidio. Riusciti vani gli accordi, si venne a guerra guerreggiata per mare e per terra.

II. — La marina americana non contemplò mai le circostanze eventuali di guerra interna od esterna. Nemici palesi la Repubblica non aveva. Le scarse navi di guerra, leggiadre, ben manovrate, squisitamente comandate, le teneva scompartite in stazioni all'estero per proteggere il commercio vastissimo, invidiato e stimato immune da baratteria. Negli arsenali di Brooklyn, di Boston e di Norfolk e nel minore di Pensacola erano ancora parecchi scafi a vela, per lo più grosse fregate. Le navi a vapore 26, cioè: le fregate ad elica di 3 mila tonnellate, *Merrimac, Wabash, Minnesota, Roanoke* e *Colorado*, la enorme nave a barbetta di 4582 tonnellate *Niagara*, 6 corvette a batteria in barbetta di 2 mila tonnellate l'una, 5 di mille, 2 di 850. Venivano appresso 2 fregate a ruote di 2400 tonnellate, 2 di 1500; poi altri 4 minori piroscafi di 500 tonnellate. Nei mari di casa ed in armamento erano 14 navi, delle quali 4 veliere; in tutto 177 cannoni in batteria. La velocità media dei piroscafi era 9 nodi. Scafi e macchine eran forniti dagli arsenali governativi o dalla florida industria privata degli Stati atlantici settentrionali. Tra velieri e vapori, tra roba che stava all'estero e roba in casa, gli Stati Uniti alla vigilia del conflitto possedevano 42 navi con 555 cannoni e 7600 uomini. Or si pensi che il primo solenne atto di guerra fu la dichiarazione del blocco di tutta la costa confederata per decreto del 15 di aprile 1861: essa comprendeva tutti i porti di Carolina meridionale, Georgia, Alabama, Florida, Mississippi, Luisiana e Texas, cui si aggiunse il giorno 27 la dichiarazione di blocco ai porti di Virginia e di Carolina settentrionale. Un blocco è *efficace* quando è ad un tempo *effettivo*. L'estensione della costa bloccata nominalmente superava le 3000 miglia marine. Pensi dunque il lettore allo sforzo immane dei Federali per ridurre la dichiarazione del presidente Lincoln ad essere davvero effettiva. Bisognava immediatamente aumentare il naviglio e renderlo sì potente e numeroso da sminuzzarlo in crociere opportune, le quali chiudessero ai porti confederati le ampie risorse dell'industria europea ed il contrabbando di guerra, e che impedissero altresì ai Confederati stessi di spedire in Inghilterra sotto bandiera neutra il raccolto annuale del cotone che, non è esagerazione l'asserire, valutavasi allora a circa mezzo miliardo.

Il problema avrebbe spaventato più d'una nazione europea; non spaventò il Governo federale. Estraggo da una relazione presentata al Congresso i dati seguenti: « Sarebbe agevole per noi costruire *in un anno cinquecento navi da guerra, dalla piccola cannoniera alla gigan-*

tesca corazzata... ». « È noto che in un anno abbiamo (tra velieri e vapori) costruito 2034 navi della portata totale di 583,450 tonnellate. Ciò che abbiamo fatto possiamo rifare. Più di *cento* dei nostri opifici privati possono fucinare le macchine motrici. La nostra potenzialità di costruzione ed armamento non è diminuita dalla secessione degli Stati meridionali, poichè essi non mai apportarono forze indigene alla costruzione di navi, e per *centodieci clippers da noi varati nel 1860* essi ne hanno varato *uno solo*. Laonde la potenzialità d'armamento degli Stati ribelli al patto federale rispetto alla nostra sta nella ragione di uno a cento ».

Questa sintetica relazione, opera di Donald Mackay, penetra in particolari di disegni che non credo dover qui tutti riferire. Ma basta a provare qual fiducia nel trionfo finale, e nei mezzi per raggiungerlo, sostenesse i Federali.

Altrove, riferendomi alla guerra del 1793-1814 ho avuto opportuno caso di attribuire alla strategia politica del gabinetto britannico la ragione intima delle campagne vittoriose. Altrettanto dico qui. La notificazione del blocco — audacissima perchè non appoggiata a forze sufficienti — e la solerzia con cui queste vennero aumentate è l'atto politico più intellettuale di questa metà di secolo. Pone Lincoln e Seward, che ne furono gli autori, al livello di Pitt.

Lo stato maggiore della marina americana di poco superava i *cinquecento* ufficiali. Dal 4 del marzo al 4 del luglio dell'anno 1861, *trecentoventidue* ufficiali di mare nativi del Mezzogiorno offrirono le loro dimissioni, oppur furono licenziati e corsero a casa ad offrire la spada alla causa ch'essi consideravano giusta. La professione militare di mare solletica i fervidi e gli immaginosi: fa d'uopo essere un pochino poeti per consacrarvisi anima e corpo. I *cavalieri* degli Stati meridionali vi si distinguevano più che i *puritani* dei settentrionali. In genere la dimissione dei primi fu per l'armata sventura, sia per il riguardo numerico che della scelta. È noto che per eletto ingegno, fervore e maestria professionale i meridionali primeggiavano. Tatnall, Maury, Buchanan, Brooke, Varley, Semmes, Page, Catesby Jones si lasciavano molto addietro i loro colleghi della *old navy* coi quali avevano avuta comune la istruzione accademica tracciata dal sommo storico Bancroft, un tempo ministro di marina. Or dirò come il Congresso parò alla duplice povertà di naviglio e di uomini, e come intraprese quasi simultaneamente il blocco dell'Atlantico e quello del Mississippi, la grossa arteria della Repubblica.

Intanto stabilisco che nelle relazioni annuali al Congresso intorno alle navi armate trovo le cifre seguenti:

David Glascoe Ferragut.

4 luglio	1861. —	82 navi pronte, alcune delle quali sono veliere.
1 dicembre	1861. —	264, poche veliere.
1 „	1862. —	427, tutti piroscafi.
7 „	1863. —	588, „
1 „	1864. —	671, „

La scelta del naviglio da costruirsi era non piccola parte del problema. Posta la configurazione della costiera confederata testè sommariamente descritta, ed il corso del Mississippi sino al suo confluente col Missouri in mano dei Confederati, era mestieri preparare contemporaneamente due navigli dissimili, uno da mare, l'altro da fiume; quello da mare non poteva seguire un tipo solo, ma bensì i varî meglio opportuni per operare or al largo, or presso a terra, or negli estuarî, ed infine contro le fortificazioni della costiera.

Un comitato di persone di probità conosciuta e calde di amor patrio e pratiche delle industrie, si costituì *ipso facto* in Nuova York per aiutare il governo nello studio del naviglio da prescegliere. Il presidente ne fu il signor Griswold. Raccolse spontanee offerte di danaro, bandì libero concorso per la presentazione di piani e disegni di una corazzata di poca pescagione, la quale rispondesse allo scopo di *battere con grosse artiglierie a breve distanza i trinceramenti dei fronti di mare nemici.*

I concorrenti furono *diciassette;* il comitato ne rassegnò l'esame al ministro della marina Gedeone Welles ed al suo segretario generale Gustavo Vasa Fox, già luogotenente di vascello. Questi passarono la pratica ad una giunta composta de' tre commodori Giuseppe Smith, H. Paulding e C. H. Davis, dietro al consiglio de' quali diramaronsi lì per lì gli ordini per architettare l'*Ironsides* sul modello delle corazzate europee a batteria, la corvetta *Galena* di minori dimensioni e finalmente una nave assolutamente nuova in tutti i suoi caratteri, dovuta al meraviglioso ingegno meccanico dello svedese Giovanni Ericsson e da lui battezzata *Monitor,* comecchè la sua comparsa dovesse avvisare ed ammonire e risvegliare le navi del mondo tutto. Il *Monitor* è l'antenato della corazzata moderna; è dunque naturale che se ne dichiari la genesi. E niuno meglio di Giovanni Ericsson può fornirne gli elementi. Egli difatti li raccolse e pubblicò nel « *Century* » del dicembre 1885. Ne riferisco la parte sostanziale.

«.... Il dicastero della marina in Washington aveva bandito concorso di disegni ed offerte per batterie corazzate da esser consegnate in tempo prestabilito. La mia attenzione fu chiamata perciò sopra cosa ch'era stata soggetto di profondi studî durante molti anni. Ero dunque pienamente preparato a sottoporre al giudizio dei competenti i disegni di *una batteria ad elica, che pescasse poco, qual bisognasse per entrar nelle acque basse di mari e fiumi degli Stati confederati, e che*

fosse invincibile. Mi valsi dei servigi di un amico dimorante in Washington; ma i miei piani da lui presentati furono dal comitato respinti. Mi recai a Washington, sviluppai i miei argomenti innanzi ai suoi membri, tutti esperti marinari. Contrariamente all'attesa, mi fu dal comitato concesso dimostrare teoricamente la stabilità della nuova struttura; il dubbio su codesto riguardo aveva causato il rifiuto. In *meno di un'ora* ebbi provato il mio assunto. Il segretario per le faccende di mare accettò la proposta e verbalmente mi ordinò iniziare la costruzione.

« Tornato a Nuova York spartii l'opera fra tre validi stabilimenti meccanici fornendo a ciascuno i disegni occorrenti per ogni parte della struttura coll'intesa che sarebbero adibiti al lavoro i migliori utensili ed i più provetti operai: e che esso si fosse praticato anche nottetempo » .... « la batteria fu pronta in *cento giorni* a partire dalla impostatura della chiglia ».

Non è mia provincia tracciar qui tutti i particolari della struttura del *Monitor;* le cui principali fattezze sono palesi. Ma Ericsson stesso ci dirà della *torre* centrale.

« .... È bene qui osservare che la credenza generale circa l'assoluta novità della piattaforma girevole è *erronea*. Codesto ovvio ritrovato è antico quanto l'artiglieria. *Sessantaquattro anni* addietro lo scrittore apprese dal suo insegnante di fortificazione e di balistica che, sotto certe condizioni, un luogo battuto da ogni rombo della bussola si difende disponendo i suoi cannoni sopra una piattaforma girevole. Molto innanzi di costruire il *Monitor* considerai la torre girevole come cosa familiare a tutti i colti artiglieri navali. Solo la torre del *Monitor* si distingue dalle anteriori per certa meccanica combinazione *sui generis* ».

L'annessa tavola mostra una fortezza galleggiante mossa da ruote animate da molini a vento: ha ponti levatoi all'estremità, castella e maschio centrale: e Dio mi perdoni anche qualcosa che somiglia ad una ghigliottina! Fu proposta al Direttorio nel 1798. La *Nautical Chronicle* del 1805 contiene la descrizione d'una batteria dello scozzese Gillespie. L'anno 1807 Abramo Bloodgood pubblicò nelle « *Transactions of the Society for promotions of useful arts* » in New York l'elevazione d'una batteria girevole. Nel 1842 Teodoro Timby propose costruire torri girevoli per difesa costiera: le bocche da fuoco avevano l'asse lungo i raggi della circonferenza. Infino Ericsson sino dal 1854 aveva sottoposto all'approvazione di Napoleone III la sua batteria a cupola semicircolare, che un giorno il comandante Cowper Coles doveva rinfrescare. La cupola Ericsson piacque al sovrano competentissimo e zelante artigliere. « L'Empereur a examiné lui-même avec le plus grand soin le nouveau systeme d'attaque navale qui vous lui avez communiqué ». Così scrisse il generale francese Favé ad Ericsson.

Il *Monitor* dunque fu costruito in *cento* giorni, spostò 1255 tonnellate, costò 275 mila dollari e camminò in ragione di 9 miglia.

Ma se l'*Ironsides*, il *Galena* ed il *Monitor* rispondevano all'uopo immediato del ridurre i fronti di mare, occorrevano per la crociera a mare largo altre navi; ed il ministro Welles impostò le chiglie di 4 corvette di 1031 tonnellate, armate di 2 pezzi lisci da 22 centimetri di bocca, di uno rigato di 30 libbre inglesi di palla e di 4 pezzi lisci da 32. Codeste navi, cui ben tosto seguirono altre 6 di 1500 tonnellate, erano intese a correre il mare per catturarvi i piroscafi che avessero tentato apportar contrabbando di guerra ai Confederati. Una trentina di piroscafi mercantili ad elica dei concessionarî delle linee postali furono acquistati, armati di un cannone cacciatore di grosso calibro e di 4 o 6 minori e servirono per la crociera interna e per la guardia agli estuarî dei fiumi confederati. Ma, bisognando anche risalire le acque e penetrar dentro le terre, all'uopo si decretò la costruzione di 12 cannoniere a ruote di 850 tonnellate l'una, con grossi cannoni cacciatori ed in ritirata e qualche cannoncino sui fianchi; e per cagione delle ripiegature dei fiumi e delle difficoltà che la manovra presenta nei luoghi ristretti, si costruirono altri 27 piroscafi a ruote di 974 tonnellate che avevano poppa e prora tagliate all'istesso modo, acciò potessero con perfetta agevolezza vogare o sciare. I 38 *double enders* ebbero alberature che non comportassero vele, ma in cima alla maestra ed al trinchetto un ridotto di lamiera metallica buono a contenere provetti e pratici bersaglieri armati di carabine di precisione. Ecco la *gabia* medioevale che dopo svolgere di secoli ritorna, come sul ponte scoverto di codesti *double enders* torna il cannone corsiero del XVI secolo.

Mentre lungo l'Atlantico ferveva il lavoro della costruzione nei cantieri militari e privati, un esercito federale scacciava da Saint-Louis (là dove il Mississippi ed il Missouri confondono le loro acque) i partigiani della secessione. Ivi l'ingegnere meccanico navale Eads, improvvisando un arsenale in Carondelet, preparava una squadra di 20 navi colla quale discendere il Mississippi, penetrare negli affluenti, correre la quintana delle batterie ed assediare le rocche fluviali di Vicksburgh, Nuova Madrid e Memphis.

Come all'architettura del *Monitor* congiungesi indissolubilmente il nome di Ericsson, così alle corazzate fluviali quello di Giacomo B. Eads. Ancor egli ha consegnato alla carta la narrazione dell'opera che ha diretta. Gli cedo la penna:

«.... Poco dopo la capitolazione del forte Sumter, mentre dimoravo a Saint-Louis ricevetti dal Procuratore Generale Bates la lettera seguente sotto la data di Washington, addì 17 aprile 1861. — « Non siate sorpreso se un telegramma vi chiami qui. Se mai, accorrete subito. Date

certe contingenze sarà necessario procacciarsi l'aiuto dei più sicuri pratici dei nostri fiumi occidentali e dell'uso del vapore nella loro navigazione. Nel caso, ho consigliato vi chiamassero a consulto ». — Il telegramma seguì la lettera. Mi affrettai per Washington dove fui presentato al segretario per la marina, l'onorevole Gedeone Welles ed al sottosegretario Gustavo Vasa Fox. Pel prossimo venturo agosto mi fu ordinato iniziar la costruzione di *7 cannoniere che dovevano pescare 6 piedi, portar 13 cannoni grossi ciascuna sotto corazza di due pollici e mezzo di ferro* (625 millimetri) *e camminare in ragione di 9 nodi all'ora.* Il *De Kalb*, che chiamossi prima *Saint Louis*, fu il modello delle altre 6 che vennero battezzate *Carondelet, Cincinnati, Louisville, Mound City, Cairo* e *Pittsburgh*. Riuscirono lunghe 175 piedi, 5 e mezzo larghe; i fianchi inclinavano 35° gradi circa: i ridotti delle estremità corrispondevano alla corazzatura ed alla inclinazione dei fianchi; il motore a ruota poppiera era assolutamente riparato nel ridotto posteriore. Ogni cannoniera aveva 3 cannoni cacciatori, 8 sui fianchi e 2 in ritirata. Prima che le 7 cannoniere fossero completate, convertii il *Benton* di mole anche maggiore in nave di guerra.... » — «.... Nella primavera del 1862 fui nuovamente chiamato a Washington colla richiesta di preparare disegni per corazzate di anco minor pescagione. Trattavasi di navi che potessero risalire il Cumberland ed il Tennessee. Presentai al ministro Welles ed al suo abile luogotenente Fox piani di navi che pescassero 5 piedi. Non gradirono a Fox, che disse — « Vogliamo roba più leggera ancora » — « Ma volete sia corazzata?, » replicai. — « Sì, vogliamo sia impenetrabile ai grossi proiettili; corazzata e robustamente; ma deve pescar assai meno ». — Tornai all'albergo, riesaminai i disegni e nel corso di pochi giorni ebbi presentato i piani del *Neosho* e dell'*Osage*. Se la memoria non mi tradisce erano larghi in coperta 45 piedi; il filaretto emergeva 6 pollici dal pelo dell'acqua: i fianchi curvavansi verso l'interno per circa 4 piedi, sì da lasciar poco spazio da corazzare che estendevasi 2 piedi e mezzo sott'acqua. Il ponte della nave, alto 6 pollici sull'acqua, era curvo in guisa da rimanere alto 4 piedi al centro ed era ricoperto da *un pollice di ferro;* sui fianchi la corazza era spessa 2 pollici e mezzo. Ciascuna nave aveva una torre girevole con 2 bocche a fuoco di 11 pollici (23 centimetri e mezzo), spessa da 6 ad 8 pollici, emergente pochi piedi dal ponte di coperta. Ero ansioso di costruir quelle torri secondo un disegno mio, diversissimo da quelli di Ericsson e di Coles; i cannoni vi sarebbero stati mossi per via del vapore. Ma un mese dopo lo scontro di forte Donelson occorse il duello del *Merrimac* col *Monitor* ed il dicastero insistè perchè le torri Ericsson fossero disposte sull'*Osage* e sul *Neosho*. Nel medesimo tempo esso bramò 4 navi più grosse per operare nel basso Mississippi e che ognuna avesse due torri.

Welles allora acconsentì che sopra il *Chickasaw* ed il *Milwaukee* ponessi le torri di mia invenzione, ma a mio rischio e pericolo; e se mancassero al compito fossero subito sostituite da torri Ericsson. Furono le prime torri mosse a vapore e facevano fuoco ogni 45 secondi. L'*Osage* ed il *Neosho* con armamento completo pescavano *3 piedi e mezzo* e camminarono in ragione di 9 nodi. Preparai intanto i piani per i monitors *Chickasaw, Milwaukee, Winnebago* e *Kickapoo* ».

Così quasi contemporaneamente l'ingegno americano creava la torre da cannone e la corazzatura orizzontale, cioè le due caratteristiche del naviglio moderno.

Ma se va tributata lode ad Ericsson e ad Eads, non si dimentichino Gedeone Welles e Gustavo Vasa Fox. I grandi e savi ministri sono i giardinieri mercè i quali gli amiragli mietono allori. La prontezza che i capi del dicastero chiarirono nell'ordinare navi opportune fu pari all'energia colla quale crearono il personale. Ecco come il Soley nel suo prezioso libro intitolato « *The Blockade and the Cruisers* » parla degli stati maggiori dell'armata: « Sventuratamente nel 1861 lo stato maggiore non rispondeva alla condizione essenziale di prontezza per imprese energiche. I lunghi anni pacifici, la promozione affidata alla non interrotta norma dell'anzianità, e l'assenza d'ogni provvedimento per la pensione di ritiro avevano mantenuto negli alti gradi i prodi veterani del 1812 cui l'età faceva disadatti al servigio attivo a bordo. In cima della lista erano i 78 comandanti: pochi avevano doti reali, e codesti pochi hanno lasciato ricordo perenne durante la guerra. Gli altri eransi distinti nel periodo anteriore della loro carriera. Solo tra gli uomini eccezionali gli anni non menomano il vigor fisico e l'intellettuale. Nè da comandanti che avevano oltrepassato il sessantesimo anno potevasi attendere la voluta energia... ». — « .... Le promozioni erano arrestate dal momento che non v'era lista di ritiro: ed i capitani di fregata ed i luogotenenti, taluni dei quali di merito cospicuo, ristagnavano in cariche subordinate. I capitani di fregata, alla testa della propria lista, avevano chi 58, chi 60 anni: i luogotenenti, 48 o 50. Pochi in comando, poichè 200 circa ufficiali eran di loro più anziani. Il primo luogotenente dell'*Hartford* aveva 38 anni di servizio ». La difficoltà si era palesata da lungo tempo; tanto che sino dal 1835 il segretario per la marina parlando al Congresso del sistema di promozione per anzianità avevalo battezzato « nè più nè meno che il modo d'innalzare gli incompetenti e di obbligare i competenti non promossi ad eseguire la coloro opera ». Fu solo nel dicembre del 1861 che una benefica legge fu promulgata mercè la quale vennero pensionati gli ufficiali che avevano raggiunto il 61° anno, oppur quelli che avevano 45 anni di servigio. Contemporanea a questa legge un'altra; per la quale

qualsivoglia capitano di vascello o di fregata potesse esser prescelto a comando di divisione sotto il titolo di *flag officer*, vale a dire *ufficiale di bandiera;* il quale rango temporaneo gli accordasse superiorità anche riguardo a più anziani. Nella state seguente furono poi creati i nuovi gradi gerarchici di *commodoro*, e di *contramiraglio*. Come dice bene il Soley, novella vita venne infusa così nel servizio; ed aggiunge: « Ma lo spirito di *routine* aveva dominato trent'anni, nè potevasi soffocare in un giorno. La tendenza dei provetti ufficiali della marina era stata di serbare la tradizione e di reprimere la individualità nei giovani. Tutti pensavano allo stesso modo, agivano allo stesso modo. Gli ufficiali in servizio attivo invecchiati nei gradi inferiori, e non punto incoraggiati a ragionare col proprio cervello, ormai si riguardavano come parti integranti di una macchina, e si accomodavano ad attender ordini superiori. In regola generale l'assunzione della responsabilità era proibita e non desiderata ». Codesto stato di cose mi ricorda il carattere dominante nella marina italiana prima del 1866.

Alla sovrabbondanza di vecchi ufficiali corrispondeva la mancanza di giovani. Sotto il grado di luogotenente eravi un centinaio tra sottotenenti ed aspiranti. Questi, ed una dozzina dei più giovani luogotenenti (tutta gente uscita dall'Accademia Navale) furono i muscoli della marina federale durante le campagne che dovrò narrare. Per riempire i vuoti il ministero mandò a bordo le tre prime classi dell'Accademia stessa. In maggioranza erano adolescenti. Molti diventaron luogotenenti a 19 anni. Sono i comandanti d'oggi. Il dicastero dischiuse le porte dell'austero corpo della marina ai volontari. Ne furono nominati ad ufficiali 7500, sì che gli uffiziali regolari furono la settima parte degli stati maggiori; ma ebbero sempre le missioni più importanti.

Codesto fiotto volontario fu assai eterogeneo per ciò che riguarda il reclutamento, che sul mare fu tra capitani e secondi del servizio mercantile, sopra i fiumi tra piloti e macchinisti del naviglio fluviale. Ma se gli ufficiali erano scarsi che dire della bassa forza? In tempi normali 7 mila erano i marinari arruolati, ma allorchè le ostilità scoppiarono, 207 solamente disponibili nelle caserme degli arsenali. Pure nel luglio 1863 ve ne furono 34 mila arruolati, e la guerra terminò con 51,500 marinari sotto le armi.

Sì, io dovrò narrare più innanzi belle geste navali, gloriose prove di audacia: ma non mi ristarò mai di pensare che a renderle proficue, nonchè a prepararle, contribuirono in gran misura la energia, la sollecitudine e lo spirito d'ordine di Gedeone Welles e di Gustavo Fox: il primo alieno dalla professione del mare, il secondo che aveala praticata in giovinezza in qualità di capitano mercantile.

Contemporaneamente il segretario di Stato per la guerra istituiva

il servigio dei trasporti, acquistando a pronta cassa piroscafi e disponendovi a bordo un personale suo per trasferire uomini e munizioni dall'una all'altra riva degli estuarî e nelle acque interne. Infine, non ultima cosa, una ventina di scune si allestivano a *bombarde* per sostenere a bordo un mortaio.

Se i Federali, forti dei potenti mezzi dell'indigena industria, lavoravano ardentemente, non si restavano dal prepararsi i Confederati cui mancavano, è vero, vasti opificî; pure, Charleston, Richmond ed Atlanta improvvisarono mezzi per ridurre alcuni piroscafi a batterie corazzate. Dopo aver pensato al naviglio, occorreva vegliar agli uomini. Ma se il Settentrione allargò i quadri dei suoi ufficiali arruolando capitani mercantili, il Mezzogiorno si accontentò degli antichi ufficiali; e per le scarse navi n'ebbe anche in soprannumero.

Riassumo: sullo scorcio dell'anno 1861, i Confederati padroneggiano una linea non interrotta di difesa che da poche miglia in avvallo di Alexandria sul fiume Potomac si distende sino all'estuario del fiume, inclinasi a Norfolk, gira attorno a Capo Hatteras, discende alla Florida e risalendo su per il Mississippi sino a Columbus (che giace poche miglia in avvallo di Cairo) costringe lateralmente i due fiumi Cumberland e Tennessee mediante le cittadelle di Henry e Donelson. Parecchi eserciti percorrono liberamente la contrada ed alle fortificazioni permanenti aggiungono lungo il corso dei fiumi le passaggere, rese formidabili da parapetti in sabbia ed in terra battuta e da blinde di balle di cotone cui anche i proiettili da scoppio producono lieve danno. Ognun sa come gli eserciti confederati nei primi scontri furono vittoriosi e come la linea strategica del Potomac venne con nobile ostinatezza difesa dai Federali contro i bollenti assalti e le ardite manovre degli abilissimi avversarî. In quel supremo momento istorico nel quale fu decisa la futura superiorità del Nuovo Mondo sull'Antico, la marina preponderò; per essa le parti si rovesciarono. I due chiari elementi di vittoria, che sono *uomini* e *danaro* in abbondanza, furono assicurati al Settentrione, cui il mare, mercè lo sviluppo della marina militare, era aperto. Lentamente e progressivamente sminuirono entrambi nel Mezzogiorno cui l'armata chiuse l'adito ai rinforzi ed al credito.

III. — Appena la squadra federale fu pronta stabilì non lungi dal nemico il quartier generale ad Hampton Roads che giace alla foce del James, al riparo della fortezza di Monroe e donde potevasi per la baia di Chesapeake tenere aperte, mediante il corso del Potomac verso settentrione, le comunicazioni con Washington, e minacciare la costa confederata che si distende verso mezzogiorno. Il mio lettore mi segua sopra una carta marina. Ecco Hampton Roads. Chi discenda la baia della Chesapeake ed avvisti Capo Henry (che ne

traccia il limite meridionale) giuntovi a 7 miglia metta la prora per ponente; e prudentemente piombinando, e con dinanzi agli occhi una carta del luogo (quelle americane furono sempre pregiatissime) corra per circa 8 miglia; a destra riconosca la punta *Old Point Comfort;* a sinistra *Willoughby Point;* se nottetempo, la prima è illuminata; ci si stringa sotto, perchè il luogo è di seccagne; e continui, tenendosi quindi per libeccio; corra anche 3 miglia e dia fondo. É in Hampton Roads, bocca dell'estuario del James, grossa riviera ricca di affluenti, navigabili a chi sa e vuol tenersi a mezzo canale, a chi sa valersi della piena dell'acque che le maree cagionano, e guardarsi dalle corrispondenti magre del riflusso.

A mezzogiorno del sorgitore di Hampton Roads mette foce la Elizabeth River, dentro otto miglia della quale giaceva l'arsenale di Norfolk sopraffatto dai Confederati. La Elizabeth è profonda 8 metri normalmente. Torno torno le terre son sì basse, che appena emergono.

Chi è dentro Hampton-Roads minaccia l'acque circostanti; ma stia in vedetta; perchè è minacciato da chi in Norfolk tenga navi allestite e cuore saldo per assalire. A ponente maestro di Hampton Roads scorgo la punta e l'insenatura di Newport News, sentinelle del corso del James. A Newport News ho condotto altra volta il lettore con Newport a colonizzare la Virginia coi vascelli del conte di Grasse a liberarla dagl'Inglesi. Qui fo sosta e poi torno al Capo Henry.

Me ne allargo d'un paio di miglia, e messa la prora per mezzogiorno mezza quarta a scirocco, prolungo la costiera sabbiosa, vero orlo di terra, perchè alle sue spalle corrono le lagune vaste e non troppo profonde di Currituck Sound, Albemarle Sound, Croatan Sound e Pamlico Sound, ove si getta il volume d'acqua delle due riviere Pamlico e Neuse. Ogni tanto nella sottile orlatura di terra dischiudesi un canaletto di comunicazione tra l'Atlantico ed i Sounds; è un *inlet.* Corro la costa da Henry in giù per 90 miglia, piegando lievemente a mezzogiorno appena giunto al traverso del fanale d'Oregon Inlet; eccomi a Capo Hatteras, dove bruscamente la costa piega a ponente libeccio sino a capo Lookout.

All'*inlet* di Hatteras i Confederati avevano alzato qualche batteria il cui sistema collettivo chiamasi i *Forti di Hatteras;* scopo, la difesa delle acque interne dei Sounds. Il 31 dell'agosto 1861 il commodoro Silas Stringham con 7 navi di cui una veliera (in tutto 150 cannoni) e seguìto da un convoglio di trasporti mosse da Hampton Roads per Capo Hatteras. Sabbioso e paludoso il luogo; ed era meglio munito dalla natura che da mezzi artificiali. Stringham soverchiò i forti dell'Hatteras Inlet, poscia le schiere scesero in terra. La fazione durò due

giorni. I forti mostravano 25 cannoni; ma li difendeva il pregio specifico del sito più che la potenza delle artiglierie.

Stringham lasciò nel passo le navi minori le quali con frequenti sbarchi e collo smantellamento di batterie secondarie tartassarono assai i Confederati; e per via di servizio oculatissimo d'esplorazione di quelle acque basse troncarono il temuto contrabbando del cotone: perchè è bene sapere che un decreto di Lincoln aveva dichiarato contrabbando di guerra il cotone degli Stati confederati; e come di dovere alle varie potenze aveva comunicato la misura.

Iniziata così l'opera dell'armata, era da esaminare se i Federali avrebbero potuto rimanere in Hampton Roads, d'onde signoreggiavano i corsi del Potomac, del Rappahannock, dell'York e del James. La squadra di blocco dell'Atlantico settentrionale, quantunque tuttavia scarsa, costituiva l'estrema sinistra della linea d'operazione del potente esercito guidato dal giovine generale Mac Clellan supremo capo delle armi federali in campo. Da Richmond, capitale dei Confederati e minacciata da Mac Clellan, mirossi a sbaragliare codesta estrema sinistra ancorata in Hampton Roads. Qui mi conviene tornar addietro sino ai primi giorni del dissidio.

L'arsenale di Norfolk era affidato al commodoro Mac Cauley circondato da ufficiali nativi del Mezzogiorno. Conteneva 1200 cannoni di grosso calibro che furono poscia dispersi nei luoghi che i Confederati fortificarono. Mac Cauley non fu energico; nè poteva esserlo, imperocchè dal ministero gli giungevano il 10 aprile 1861 ordini di non spingere le cose agli estremi, e nel tempo stesso d'assicurare il possesso al governo centrale di navi, attrezzi e munizioni. Ma il 19, il *Merrimac,* bellissima fregata ad elica ch'era pronta ad uscir da Norfolk per recarsi a Filadelfia, non potè partire perchè i Confederati avevano ostruito la foce dell'Elisabeth. Convenne allora incendiare l'arsenale a ciò i Confederati non se ne servissero. Ci voleva un Sidney Smith; ma altro è incendiare roba di nemico ereditario, altro roba propria o che si speri torni tale. Andò preda delle fiamme il *Merrimac,* la mina sotto il bacino di carenaggio non pigliò fuoco; alle polveriere fu bagnata la miccia d'innesco: i cannoni furono inchiodati; ed ognun sa che rimetter loro nuovo *grano* è agevole. Insomma i Confederati ebbero brevemente tra le mani l'arsenale di Norfolk, molto materiale intatto ed il *Merrimac* bruciacchiato e rombato, ma non distrutto.

Sino dal febbraio 1861 il provvisorio Congresso della Confederazione aveva nominato a ministro della marina il Mallory, antico presidente della giunta del bilancio navale presso il Senato di Washington. Il luogotente di vascello Brooke, dall'*antica marina* passato alla nuova, e la cui energia nel procacciare artiglierie ad eserciti e fortezze con-

federate fu addirittura lodevolissima, si accinse a ridurre l'incendiato *Merrimac* a batteria corazzata che fu chiamata *Virginia*. Così la descrive Giovanni Taylor Wood che vi fu a bordo in qualità d'ufficiale. « Su ambo le estremità per la lunghezza di 70 piedi fu disteso il ponte di coperta; e quando la *Virginia* era in stato di combattimento, codesto ponte appena superava il pelo dell'acqua. Alla mezzania per una lunghezza di 170 piedi sorgeva la casamatta di quercia e di *pitch pine* spessa 94 pollici, alta 7 piedi con una scarpa di 45°. Le estremità prodiera e poppiera della casamatta profilavansi secondo linee curve a ciò i cannoni ad affusto su guida circolare potessero tirare in caccia ed in ritirata. Superiormente al ponte di batteria era uno *spar-deck* largo 20 piedi. La casamatta fu rivestita di piastre di ferro laminate nell'officina Tredegar in Richmond. Avevano 2 pollici di spessore ed 8 di altezza, furono bollonate dall'esterno e rosettate all'interno in due strati incrociantisi, sì che la corazza fu dello spessore totale di 4 pollici, pari a 10 centimetri. Il rostro di ghisa, malsecurato, prolungavasi 4 piedi fuor del dritto di prora. Timone e propulsore erano assolutamente indifesi. La torre di comando rimaneva a proravia della camminiera e corazzata al paro del rimanente scafo emerso. La macchina motrice e le caldaie erano quelle del *Merrimac* già condannate quando esso era tornato di crociera. Radicalmente difettose, l'acqua ed il fuoco non avevano certo giovato loro. Non potevamo camminare più che 6 nodi all'ora. Peggior macchina giammai animò nave degli Stati Uniti ».

Il commodoro French Forrest diresse l'arsenale, il commodoro Frank Buchanan (colui che, auspice Bancroft ministro, aveva impiantato l'Accademia Navale di Annapolis) ebbe in comando la *Virginia* cui il primo luogotenente Catesby Jones aveva messo a bordo l'artiglieria seguente: 2 cannoni rigati da 175 millimetri di calibro, l'uno corsiero, l'altro in ritirata; 2 rigati da 150 millimetri, e 6 lisci da 225 millimetri in batteria.

All'armamento solido ed alla costruzione un po' imbastita tenevano bordone la qualità superiore dell'ufficialità e la povertà ed inesperienza della bassa forza. Parli il Wood: « Sotto gli ordini di Buchanan era uno stato maggiore che l'uguale mai nave contenne: ma a malapena eranvi a bordo marinari. Il Mezzogiorno era quasi privo di popolazione marittima. Nel *vecchio servizio* la maggioranza degli ufficiali era di meridionali, dei marinari era di settentrionali. Tutti eransi di recente arruolati nell'esercito e nel suo grembo cercammo gli elementi di un equipaggio ». Insomma qua e là si racimolarono i 300 uomini necessarî.

Addì 7 marzo 1862 la *Virginia* discese l'Elisabeth. Nell'insieme era una triste nave, lenta a girare a cagione della eccessiva lunghezza, pescante 22 piedi, animata da macchina insufficiente, guarnita di can-

noni non ancora provati. La seguirono le cannoniere *Raleigh* e *Beaufort,* mentre dal fiume James discendevano a congiungersi secolei i piroscafi *Jamestown, Yorktown* e *Teazer.*

La divisione federale di blocco componevasi ed era situata come segue:

A *Newport News* fregata veliera	*Cumberland*	cannoni	30
" " "	*Congress*	"	50
A *Fortress Monroe* fregata ad elica	*Minnesota*	"	40
" "	*Roanoke*	"	40
" fregata veliera	*Saint Lawrence*	"	50

Qualche cannoniera e le batterie di costa appoggiavano codesta divisione ancorata inopportunamente, postochè Newport News dista 7 miglia da Fortress Monroe. Il commodoro Goldsborough comandante supremo della squadra di blocco dell'Atlantico settentrionale era all'isola di Roanoke per una impresa onde a suo luogo dirò. La divisione delle forze rimaste in Hampton Roads governavala il comandante Marston sulla fregata *Roanoke:* Van Brunt comandava il *Minnesota:* dal *Cumberland* era assente Radford che n'era il capitano, sì che la comandava il luogotenente Morris. Anche il *Congress* era *pro tempore* comandato dallo Smith, ufficiale in secondo.

La composizione delle forze era difettosa. Che cosa facevano in pieno 1862 le tre veliere *Congress, Saint Lawrence* e *Cumberland* in luogo minacciato dalla *Virginia?* Il segretario generale del dicastero di marina Gustavo Vasa Fox, depose dinanzi ad una commissione d'inchiesta che le navi veliere erano state lasciate in Hampton Roads dietro richiesta dello stato maggiore dell'esercito. Circa 800 provetti marinari e 60 ufficiali furono dunque tolti da lavoro utile per cagione dell'ignoranza di cose marittime onde un antiquato ufficio di stato maggiore era inquinato.

Nell'ora circummeridiana dell'8 marzo la *Virginia* accompagnata dalle due cannoniere apparve in vista e mise la prora su Newport News. Il *Congress* ed il *Cumberland* si approntarono alla imminente battaglia come potevano due navi veliere all'ancora. Circa le due la *Virginia* aprì il fuoco a granata col cannone corsiero, passò al traverso del *Congress* lasciandoselo a sinistra e sopportandone la fiancata senza patirne danno; e governò per il *Cumberland.*

Il costui fuoco uccise o ferì 19 uomini della *Virginia,* pur non impedendole di procedere lenta e sicura: e lo sprone della corazzata colpì l'avversario sotto il parasartie di trinchetto a dritta. Quantunque il *Cumberland* affondasse dalla prora, Morris continuò a dirigere il fuoco che durò *tre quarti d'ora.* Buchanan offrì al nemico d'arrendersi, Morris rifiutò ed attese, per lasciar la sua nave, che mancassero le mu-

nizioni e che l'acqua fosse giunta al livello del ponte di coperta. Mentre la *Virginia* ed il *Cumberland* lottavano a cannonate, i piroscafi *Yorktown, Jamestown* e *Teazer* aiutati dalle due cannoniere *Beaufort* e *Raleigh,* corsa la quintana delle batterie a terra, operavano contro il *Congress,* che giudicando impari la partita e già assottigliato di equipaggio, fece vela alle gabbie ed al gran fiocco, e governò per investire in secco. Ma appena ebbe raggiunto il suo scopo, la *Virginia* ormai libera dal *Cumberland,* pigliò posizione in guisa da batterlo d'infilata ed in un'ora gli seminò di morti e di feriti i varî ponti. Nel frattempo Marston col *Roanoke* e Van Brunt col *Minnesota* erano accorsi da Fortress Monroe in aiuto delle veliere: ma tra le secche si naviga male allorquando l'animo è perplesso. Ambedue investirono. Non rimaneva omai niuna speranza al *Congress.* Il luogotenente Pendergrast, cui per la morte dello Smith il comando era devoluto, alzò bandiera bianca. Il *Beaufort* ed il *Raleigh* attraccarono sotto il bordo per ricuperare i feriti; ma le batterie del lido fecero loro fuoco addosso. Il *Teazer* allora li sostituì; e fu ancor esso respinto. La *Virginia* (che aveva cessato il fuoco) or lo riprese ed incendiò a forza di granate la vecchia fregata avversaria.

Erano oramai le 5 pomeridiane; a mala pena rimaneva un'ora e mezza di crepuscolo, non bastevole per distruggere il *Minnesota.* La *Virginia* contava 21 feriti, tra i quali il Buchanan; due cannoni eran privi di volata, la camminiera ed il tubo di discarico eran distrutti; i piloti non osarono guidare tra le secche la corazzata; fu dunque deciso tornare all'ancora alla foce dell'Elizabeth e distruggere la dimane il *Minnesota,* ormai a mercè. Il luogo di Buchanan sbarcato e condotto all'ospedale lo tenne il secondo di bordo, Catesby Jones.

Già le prime tenebre coprivano il campo di battaglia allorquando il *Monitor* ancorò sotto il bordo del *Roanoke.* Avea salpato da Nuova York, sotto il comando del luogotenente di vascello Worden al meriggio del 6 ed al rimorchio del *Seth Low,* per Hampton Roads, intraprendendo navigazione che il mal tempo fece tormentosa e di cui Dana Greene, secondo di bordo, ha narrato nel « *Century* » del marzo 1885 le paurose peripezie. Mentre gli equipaggi del *Cumberland,* del *Congress* e del *Minnesota* difendevansi con ostinazione che non si può lodare abbastanza, i prossimi loro vendicatori combattevano altrettanto valorosamente contro il mare che, irrompendo da ogni parte, minacciava spegnere i fuochi della macchina.

Marston narrò a Worden le dolenti note della ormai trascorsa giornata e la necessità di difendere il *Minnesota* le cui ore erano contate.

All'alba del giorno 9 gli ufficiali della *Virginia* videro tra sè ed il *Minnesota* la stranissima nave, dell'esistenza della quale avevano

avuta perfetta nozione per via dei giornali. Sembrava un pigmeo che osasse interporsi nella contesa di due giganti. Ecco con quali parole Dana Greene narra il principio del duello d'Hampton Roads il cui esito troncò le speranze dei Confederati.

« Alle sette e mezza le navi nemiche salparono e mossero in direzione del *Minnesota*. Contemporaneamente il *Monitor* si preparò sotto vapore al combattimento. Nel rapporto ufficiale di Van Brunt è detto: « Segnalai al *Monitor* d'assalir il nemico ». Noi non distinguemmo il segnale; altro lavoro avevamo per le mani, e Worden non aveva bisogno di segnale alcuno... » — « Worden mise in moto dritto sul nemico per impegnarlo quanto lontano dal *Minnesota* fosse possibile. Con *stupore* di Van Brunt (come questi dichiara nel rapporto ufficiale) il nostro comandante governò addosso alla *Virginia* [1] che già aveva aperto il fuoco; giuntole dappresso poggiò, fermò la macchina e diede il comando « cominciate il fuoco ». Aprii il portello, mirai accuratamente e tirai il cordoncino. La *Virginia* fu pronta a replicare con una fiancata (aveva 10 pezzi contro i nostri 2) e la battaglia incominciò. La torre ed altri luoghi della nave furono colpiti, ma la prima fu intatta e continuò a girare; niun proiettile penetrò. Una espressione confidente aleggiò sul viso della mia gente, ed acquistammo la fede che la *Virginia* non avrebbe ripetuto l'opera del giorno precedente ».

Il duello continuò senza apparisse negli avversari alcuna avaria; le fiancate della *Virginia* ed i doppi colpi del *Monitor* scambiaronsi frequentemente a pochi metri. Non riuscì a Worden dar della prora nella poppa della *Virginia*. Catesby Jones evitò l'urto e tentò a sua volta inferirlo. « All'istante della sperata collisione piantai una solida palla da 180 libbre nella faccia prodiera della casamatta — così dice Dana Greene, — ma rimbalzò indietro ». La carica regolamentare era a quei giorni di 15 libbre di polvere; fu poi raddoppiata.

Intorno a mezzodì una granata sparata a bruciapelo dalla *Virginia* contro la torricella di comando scoppiò senza penetrare, ma la polvere accesa si proiettò sul viso di Worden, bruciandogli la pelle ed offendendolo agli occhi. Greene andò a sostituirlo, ma già il prode comandante, prima di venir meno, aveva ordinato al timoniere di metter il timone alla banda. La ferita di Worden interruppe il duello per circa venti minuti. Quando Greene volle riaprirlo, la *Virginia* era già in rotta per la foce dell'Elisabeth. Perchè? Essa faceva acqua e la macchina si era guasta sì da consigliare una pronta ritirata.

---

[1] Nello scritto dell'ufficiale federale Dana Green la *Virginia* è sempre chiamata col vecchio nome di *Merrimac*. Ho preferito darle il nome ufficiale dei documenti di provenienza confederata.

Codesta la battaglia di Hampton Roads, ricostruita coll'accurato esame di documenti irrefregabili. Se mi vi sono adagiato più di quanto l'argomento sembri comportare si è per le conseguenze che ne sgorgarono.

Il giorno 8 palesò ai marinari del mondo intero che la tattica navale era radicalmente mutata. *Risorse la vetusta tradizione mediterranea del rostro* preconizzato negli scritti del Labrousse francese e del veterano amiraglio inglese sir Giorgio Rose Sartorius. In quel memorabile giorno chiarironsi morte *col naviglio veliero, la tattica di Tourville e di Nelson e risorta per opera di Buchanan quella di Temistocle, di Formione e dei nostri arcavoli latini.*

Il giorno 9, presente Gustavo Vasa Fox che assistè dal ponte di un rimorchiatore al duello famoso, fu statuito il principio seguente: « *Una bocca da fuoco acquista tanto maggior valore per quanto ampio è l'arco di cerchio che può battere* ». E l'altro: « *Il cannone girevole situato dentro una torre supera il cannone chiuso in casamatta* ».

A Buchanan fu conferita la promozione ad amiraglio. Catesby Jones fu esaltato a comandante e sostituito dal commodoro Tatnall. Worden guarì e fu (onore rarissimo) ringraziato dal Congresso riunito.

La *Virginia,* quantunque alla meglio riparata, non riportò più trionfi. Norfolk ai primi del maggio fu dalle armi confederate precipitosamente abbandonato. A Tatnall rimase dolorosissimo compito, comunque inevitabile, distruggere col fuoco la sua nave. E addosso al prode commodoro che nella *old navy* godeva del soprannome glorioso di *Baiardo* piovvero le ingiurie della stampa. Ottenne che un consiglio di guerra lo giudicasse, ed uscì immune dalla benchè minima taccia.

Fine prematura attendeva al varco il *Monitor,* il cui comando passò dalle mani di Greene e quelle del luogotenente Selfridge. Dana Greene era troppo giovane per quel posto; così — quasi scusandosi — gli scrisse Fox! Il signor Francesco B. Butts, nella puntata del « *Century* » sotto la data del decembre 1885, ha narrato il naufragio del *Monitor* occorso la notte del 31 decembre 1862 mentre sotto la scorta del *Rhode Island* navigava per alla volta di Charleston. Affondò al largo di Capo Hatteras: tra i superstiti fu l'autore del citato articolo.

Richiamo adesso il lettore che fin qui m'è rimasto fedele all'esame della carta marina.

Da Capo Hatteras corra meco per ponente libeccio; oltrepassiamo Hatteras Inlet e le sue secche numerose ed aggruppate che rendono disagevole l'entrata nel Pamlico Sound; prolunghiamo l'isola d'Ocracoke; ecco l'Ocracoke Inlet; le sirti abbondano là intorno; però a chi vi naviga oculato con nave che si contenti di 7 piedi di acqua, là è la bocca onde s'accede nel vasto Albemarle Sound e nel Pamlico e

nel Neuse. Procediamo, ed oltrepassato Capo Lookout (34°, 37′, 22″ lat., 76°, 31′, 29″ long.) ecco la baia di Onslow, e giù per ponente libeccio Capo Fear e l'isola omonima che sbarra l'entrata della riviera dove, 27 miglia per tramontana, sorge la città di Wilmington. Tra Capo Fear (33°, 52′, 19″ lat., 77°, 59′ 19″ long.) e Capo Romain (33°, 01′, 06″ lat., 79°, 22′, 19″ long.) schiudesi il doppio estuario dell'Ashley e del Cooper; e tra i due fiumi ecco Charleston che ha per avamposto il castello Sumter. Foci di fiumi, *sounds, inlets,* isole cotonigene, succedonsi senza intermissione sinchè a 48 miglia da Sumter incontriamo Hilton Head. E poi, continuando a costeggiare, Port Royal e poi Savannah, ed un dedalo di foci, di seccagne, di lagune: e poi la lunga penisola della Florida che apre il golfo del Messico a Capo Sable.

Gli è lungo questa marina estesissima che piglia 16 gradi di latitudine, che è sbattuta liberamente dai venti del primo, del secondo e del terzo quadrante della rosa, che non offre un promontorio dietro il quale trovar schermo momentaneo (fuorchè sotto tiro del nemico) che i Federali di state e di verno tennero crociere, espugnarono fortezze, distrussero navi e cantieri, incenerirono magazzini, sequestrarono cotone, esplorarono canali, trasportarono schiere da sbarco, vietarono ai Confederati le comunicazioni col mondo intero, e dopo lunga tenzone li ridussero a chieder mercè. Di fronte all'opera marinaresco-militare delle *squadre di blocco dell'Atlantico* e *del Golfo* impallidiscono le geste d'ogni altra nel secolo presente e molte negli anteriori. Industre e prode era il nemico; cui mancarono invero le navi, ma giovarono la giacitura e la natura della costiera, ed il lento corso dei fiumi adatti alla seminagione di torpedini fisse ed all'impianto di palafitte e d'ostacoli d'ogni guisa.

Alle quattro squadre di blocco ed alla squadra del Mississippi gli Stati Uniti vanno debitori della loro integrità più che alle nobilissime geste dell'esercito. La presente asserzione esige un commento.

IV. — Rammenta il lettore quanto dissi alla pagina 314 del volume II? Ricordai lo sbarco a Liverpool nel 1784 di *settanta balle di cotone americano.* Col progredire del tempo e delle industrie gli Stati a mezzogiorno e a levante dell'Ohio doventarono quasi esclusivamente produttori del cotone necessario ai rocchetti ed alle spole d'Inghilterra e di Francia. Padroni del mercato, essi non curarono altra sorgente di ricchezza. La loro dottrina economica fu il *libero scambio assoluto:* purchè il loro cotone entrasse in franchigia accolsero sotto il medesimo regime tutti i prodotti industriali. La commozione politica, che essi nell'illusione dell'orgoglio crearono, li trovò assolutamente poveri di qualsivoglia cosa bisognevole allo scambio, fuorchè di cotone. La ipotesi che, senza il cotone americano, nè Francia nè Inghilterra potessero

prosperare li persuase che codeste due nazioni marittime li avrebbero spalleggiati. Un tempo Francia non aveva aiutato i rivoltosi americani ad acquistare la indipendenza? I gabinetti di Londra e di Parigi, sollecitati dall'interesse commerciale, si disposero invero ad intervenire; ma quella forza imperscrutabile e potentissima ch'è la *opinione pubblica* loro lo impedì, perchè la *macchia della schiavitù* insudiciò la causa degli Stati cotonigeni.

Il blocco notificato da Lincoln mirò dunque ad isolare dal mondo intero gli Stati confederati. Sinchè il blocco fu *nominale*, sorrise agli eserciti confederati la vittoria; ed agli statisti del paese la speranza dell'aiuto straniero, perchè il cotone dai porti americani in grembo a carene neutre andava a raggiungere la industriosa Inghilterra. Infatti nel settembre del 1861 la carta moneta del Tesoro confederato non perdeva che il 10 per °/₀ in riguardo all'oro. Ma allorquando, mercè l'azione delle quattro squadre di blocco e della fluviale, le maglie onde la Confederazione era costretta lasciarono sempre più perigliosa e malagevole al cotone l'uscita, difettarono munizioni e viveri, armi e vestiario agli eserciti. La graduale valuta del dollaro aureo è data dalle seguenti corrispondenze col dollaro di carta.

ANNO	VALUTA IN CARTA MONETA
dicembre 1861	dollari 1.20
„ 1862	„ 3.00
„ 1863	„ 18.00
„ 1864	„ 34.00
marzo 1865	„ 70.00

Il ferro, elemento necessario al mondo moderno, doventò nella Confederazione materia preziosa imperciocchè non ve ne fosse nemmeno una miniera, sì che costò 1300 dollari-carta per tonnellata, mentre il cotone i cui raccolti erano accumulati cadde a prezzo derisorio. Allorquando questo discese in Wilmington sino a 40 centesimi la libbra *avoir-dupoids*, mentre a Liverpool era salito a lire 2,50, una speculazione lucrosissima quantunque rischiosa sorrise agli armatori inglesi, cioè sforzar il blocco, acquistare a prezzo vilissimo il cotone, e vendere altissimo le cose alla vita giornaliera bisognevoli.

Le quattro squadre allora ebbero doppio compito; l'uno, chiudere i porti ed impadronirsene per via d'assedio, l'altro catturare i contrabbandieri. Il primo era di guerra civile, il secondo di guerra forastiera; comecchè gli armatori dei contrabbandieri erano gli antichi avversari del 1775 e del 1812. Non fu guerra ufficiale di governi; ciò nulla meno fu guerra di popoli. E la marina la combattè strenuamente e vittoriosamente.

David D. Porter.

Prima dunque d'accingermi alla narrazione delle varie imprese contro il nemico armato sul lido, mi sia lecito sbrigarmi del nemico altrettanto terribile ch'era il contrabbandiero.

Lungo il settantesimo meridiano ad occidente di Parigi e sul parallelo di Wilmington giace il sorridente arcipelago delle Bermude, posseduto dall'Inghilterra. Nell'isola di Novella-Provvidenza ch'è una delle Bahama giace la città di Nassau a pressochè 150 miglia dalla punta di scirocco della Florida. L'Avana guarda per maestrale Nuova Orleans e ne dista 550 miglia. Il confine di libeccio degli Stati Uniti è segnato dal Rio Grande del Norte sulla cui sponda destra s'innalza Matamoros messicana e sull'opposta Brownsville, città del Texas, calda per la causa dei Confederati. I quattro luoghi di Bermuda, Nassau, Avana e Matamoros doventarono centro del contrabbando; il cui meccanismo fu il seguente: adopero le parole del Soley nell'opera di lui già citata che — mi pare — rendono chiarissimo l'argomento.

«...... due navi impiegavansi contemporaneamente; una specialmente allestita per il traffico illegale tra il luogo di transito ed il porto bloccato; l'altra per il traffico innocente tra l'Inghilterra ed il porto di transito. Così le probabilità di confisca erano ridotte al minimo. Ingenti capitali furono impiegati nella speculazione; *astuti uomini del Settentrione* vi presero carature, e si costituirono società per lavorare su vasta scala. Taluni ufficiali della regia marina britannica, adescati da lauti compensi, fornironsi di licenze per offrire sotto nomi falsi i loro servigi professionali agli armatori, e taluni ottennero veri trionfi nell'impresa; siccome *l'incognito* fu sempre rispettato, non si può determinare sicuramente quanti fossero. Il Governo di Richmond non esitò a pigliar parte all'affare. I suoi agenti acquistarono navi in Inghilterra, e caricatele di munizioni da guerra, ne diedero il comando ad ufficiali di marina. Codeste navi uscivano dai porti britannici sventolandone i colori, portando seco un capitano di bandiera per essere al coperto d'ogni cattura. Poscia, mutata la inglese colla insegna confederata, davansi al traffico regolare tra Nassau e Bermuda, Wilmington od altro porto della costa. L'amministrazione della marina possedeva 3 o 4 di codesti piroscafi e carature in parecchi altri; i quali erano astretti a trar fuori come parte di carico cotone appartenente allo Stato e portar dentro munizioni di guerra. Interamente governativo fu il *Giraffe*, in ferro ed a ruote, uscito dai cantieri della Clyde, veloce, di poca pescagione, ch'era stato postale tra Glascovia e Belfast. Sotto il novello nome di *R. E. Lee* e sotto il comando del Wilkinson, già ufficiale della *old navy* ed ora della confederata, si rese celebre sforzando il blocco a *ventuna riprese in dieci mesi* tra il dicembre 1862 ed il novembre 1863 e portando all'estero 6 mila balle di cotone.

« Il cotone sbarcava a Nassau ed il Governo non figurava nell'affare, nè come armatore, nè come proprietario del carico. Quivi era affidato ad una casa commerciale che per una cospicua commissione assumeva l'apparente proprietà; e sotto bandiera neutra spediva il cotone in Europa ».

Lascio adesso contrabbandieri allo sforzamento ed incrociatori al mantenimento del blocco. Tornerò a suo luogo a studiar l'opera, ad interrogarne i documenti. Allora mi toccherà dire di luminosi strattagemmi e di sottigliezze d'architettura.

Ecco a questo punto affacciarsi in codesta meravigliosa guerra nuovo elemento del quale quindi innanzi la nave terrà conto. Ho precedentemente accennato alle prime torpedini russe nel Baltico. In America desse furono perfezionate grazie al talento meccanico quasi innato negli Americani, ed ai consigli del famoso idrografo e scienziato luogotenente L. F. Maury. Egli s'avvide quanto la difesa d'angusti passi si sarebbe avvantaggiata dalle mine subacquee. Era stato sino allora guida ai navigatori del mondo tutto, tracciando loro le più sicure e celeri strade; or mise il vasto sapere a servigio dell'arte della guerra e, partitosi da Richmond per una missione in Europa affidatagli dal ministro Mallory, si diè ad investigare intorno alla elettricità, alla manifattura del fulmicotone, agli esplodenti d'ogni natura, e per via di lettere diresse da lontano l'opera di schermo della costa. In sul principio, come si vedrà col fatto, le torpedini non fecero molte vittime; assai più in seguito.

Ciò premesso, memore di luoghi e cose e d'uomini, mi accingo a redigere la cronaca dei fatti d'armi delle squadre tra Hampton Roads e Fernandina.

V. — Prima che i Confederati armassero la *Virginia* ed irrompessero nella divisione ancorata ad Hampton Roads, il ministro della marina vi aveva raccolto sotto gli ordini del commodoro Dupont una squadra di fregate e corvette. Scopo dell'impresa, ond'era serbato il segreto, occupare un punto conveniente della costa per depositarvi provviste di guerra e di bocca, ed anche mettervi su un piccolo arsenale da ripararvi le navi. Fernandina, Brunswick, Port Royal e Bull's Bay furono i luoghi che la consulta ministeriale esaminò. Dupont per lettera parve sconsigliare Port Royal; ciò non pertanto fu scelto quel luogo.

Ecco dunque Dupont, nell'ottobre del 1861, duce ad Hampton Roads di 25 navi di battaglia, 25 carboniere e 30 trasporti dell'esercito con la divisione del generale Sherman, da non confondersi col suo celeberrimo omonimo; in tutto 80 scafi.

Il 29 ottobre, giorno della partenza da Hampton Roads, il tempo era buono; ma la squadra all'altezza di Capo Hatteras incontrò un

vero uragano ed il primo di novembre, in vista della nave amiraglia *Wabash*, rimaneva una sola conserva; le altre erano disseminate per il mare; e due investite. Rimessosi il tempo, alle otto del mattino parte della squadra ancorò ad Hilton Head, avamposto di Port Royal. Il *Wabash* non senza difficoltà superò la barra della riviera ed il 7 di novembre, la marea essendo favorevole e le acque piene, ebbe luogo brillante fatto d'armi contro due forti, l'uno a Hilton Head (forte Walker), l'altro sull'opposta riva di Bay Point, intitolato forte Beauregard, ambo opere recenti che presentavano 43 cannoni di grosso calibro in batteria, ed erano fiancheggiate da una squadretta di mediocri cannoniere, capitanate dal Tatnall. Dupont spartì le forze in due divisioni. Colla prima composta delle fregate *Wabash* e *Susquehanna*, delle corvette *Mohican*, *Seminole* e *Pawnee* e delle cannoniere *Unadilla*, *Ottawa* e *Pembina* e della corvetta veliera *Vandalia* rimorchiata dal vapore *Isacco Smith*, disegnava muovere in colonna sopra il forte Walker, sfilandogli a varie riprese dinanzi sino a smantellarlo. Alla seconda divisione, composta delle cannoniere *Bienville*, *Seneca*, *Curlew*, *Penguin* ed *Augusta*, impartì ordine di mantenersi indipendente dalla prima per difenderne le mosse e tenere in rispetto la squadretta confederata, impedendo percuotesse quelle navi della prima divisione cui il cannone nemico avesse procurato avarie maggiori alle macchine. I due forti distavano rispettivamente due miglia e mezzo. Quello di sinistra, a cagione della configurazione dell'isola Hilton, si prestava ai colpi d'infilata di chi gli tirasse addosso dopo averlo oltrepassato. Dupont chiamò a bordo nelle prime ore del 7 i suoi capitani, spiegò loro che del forte Beauregard non si curassero, che seguissero lui nella sfilata d'andata ed in quella del ritorno; che in questa soprattutto bersagliassero dei fuochi più efficaci la banda esposta della batteria nemica, tirando coi cannoni cacciatori e, giunti poi al traverso, coi cannoni del fianco. Manovra bellissima, fondata su principî scientifici e che riuscì perfettamente. Tre volte consecutive fu ripetuta ed in ultimo i difensori abbandonarono i pezzi. Il comandante Rodgers alle 2 pomeridiane discese a terra ed alzò la bandiera dell'Unione sul forte Walker; il Beauregard fu sollecitamente abbandonato; le cannoniere confederate si rintanarono su per i canali, e Dupont potè nella sua relazione al ministero dimostrare alla prova del fatto che: « *Navi a vapore convenientemente maneggiate potevano combattere trionfalmente lavori moderni di fortificazione con sicurezza relativa sì, ma sufficiente* »; insegnamento nel quale lo aveva preceduto Battista Albini ad Ancona. La giornata di Port Royal preludia allo sforzamento delle bocche del Mississippi e della baia di Mobile di cui a suo tempo parlerò. Senza dubbio niun ministro avrebbe osato or-

dinare ad un ammiraglio codeste due operazioni se prima Samuele Dupont non avesse col fatto tangibile dimostrato cosa si poteva fare colle navi in moto. Il vecchio Dupont mi appare siccome l'antesignano ed il precursore di Farragut, il che però non toglie nulla alla costui gloria.

Il lieto successo invitò il ministero a perseverare; e mentre l'esercito munì Port Royal, Dupont nel primo semestre del 1862 s'impossessò del Forte Clinch, di Fernandina e di Saint Mary's, isolando così le piazze di Wilmington, Charleston e Savannah dalla rimanente costiera e rendendo assai più efficace l'opera che alla *squadra di blocco dell'Atlantico meridionale* era confidata.

Una seconda erasene armata sotto il nome di *Squadra di blocco dell'Atlantico settentrionale;* fu pronta nel dicembre del 1862; si compose di 17 navi piccole, quantunque guernite di artiglieria grossissima all'estrema prora. N'ebbe il comando il commodoro Goldsborough; ed il ministero della guerra dispose che 17 mila uomini del generale Burnside operassero in accordo con la squadra. A fin d'anno le navi da guerra e 100 trasporti di tipi svariatissimi (coacervo un po' eterogeneo) ancorarono ad Hatteras Inlet dopo una grecalata che distrusse parecchie navi ed annegò molta gente; sì che il Goldsborough non potè accingersi a nulla prima del seguente 5 febbraio.

Costretta tra il Roanoke Sound a levante ed il Croatan Sound a ponente giace a cavallo del Pamlico Sound e dell'Albemarle Sound l'isola di Roanoke, cotenigena, ubertosa, vera chiave di tutte quelle acque interne, attissime a favorire il contrabbando e la costruzione di vaporetti e di barchereccio veliero.

I Confederati scacciati dai forti di Hatteras avevano innalzato nell'isola Roanoke certe batterie: i Sounds erano ai loro occhi preziosissimi; ed a ragione, perchè dall'Albemarle Sound taluni canali menano alle spalle di Norfolk, unico arsenale nemico che avesse un impianto regolare. Gli è contro l'isola (per poi quindi procedere alla conquista dell'acque interne) che si rivolsero Burnside e Goldsborough, giusto per minacciare Norfolk. Dopo sforzi inauditi per penetrar tra le secche ed evitare gli ostacoli di palafitte, il 7 una parte de' legni federali giunse a tiro del forte Bartow e di 7 piroscafi avversari capitanati dal commodoro Lynch. La dimane le schiere del generale Burnside, sbarcate dall'opposta parte dell'isola, con vigoroso assalto s'impadronirono dei luoghi difesi da 5 mila uomini ben trincerati e forti di 28 pezzi rigati. Per la vittoria di Roanoke, al Goldsborough fu agevole distaccare dalle sue forze la squadretta dei vapori di minor pescagione onde affidò il comando al capitano di fregata Rowan, che il 9 di febbraio penetrò colle sue 11 cannoniere nell'Albemarle Sound ov'erasi rifugiata la squadretta dei piroscafi confederati. Presso a Eli-

sabeth City, schierata in battaglia ed appoggiata a batterie innalzate sulla riva, dessa si chiarì pronta a combattere. Rowan, che aveva già dovuto replicare al fuoco di altri trinceramenti, era a corto di munizioni. Chiamò a bordo i suoi capitani; e disse loro che aveva intenzione risalir la riviera, pronto tanto per un'avanscoperta quanto per un assalto di viva forza. Raccomandò la economia nel tiro riserbandolo per le batterie, l'attenzione ai segnali e la imitazione della sua manovra. Avvertì che in caso di conflitto fosse sua mira colare a fondo le navi avversarie coll'urto della prora. Non appena Rowan fu dentro tiro delle navi avverse, alzò il segnale: « *Slanciatevi sul nemico,* » e colla macchina a tutta forza diè l'esempio. La violenza inaspettata dell'assalto stupì i Confederati a segno che alcuni abbandonarono le navi; altre, urtate, o calarono a fondo o andarono ad investire lungo la spiaggia. Questo bel fatto d'armi vinto da piccole navi coll'uso dello sperone ebbe luogo il 10 febbraio del 1862. Durò precisamente quindici minuti come risulta dai rapporti che ho sott'occhio scritti dai comandanti obbedienti a Rowan.

Per la conquista di Roanoke e la distruzione della squadra confederata in Elisabeth City fu agevole al commodoro Goldsborough ripetere a Newbern ed al forte Macon il giuoco di Roanoke. Newbern giace sulla Neuse presso al suo confluente col Trent. Ivi la prima è larga poco più d'un miglio. Gli approcci della città erano difesi da formidabili trincere; di fronte ad esse uno sbarramento composto di cavalli di frisa piantati nel fondo e le cui punte a pelo d'acqua erano foderate di lamiera di ferro. Sul passaggio dei Federali *32 torpedini* di fondo erano opportunamente situate. Ove cavalli di frisa e torpedini non erano, i Confederati avevano affondato 24 navi veliere. Se qualcuno tra i lettori bramerà vedere il disegno dello sbarramento di Newbern consulti pure l'opera del Von Scheliha intitolata: « *A treatise on Coast defence* ». L'illustre autore allora serviva come colonnello tra i Confederati, poi andò generale in Germania. Le opere di Newbern presentavano in linea di fuoco 27 cannoni di buon calibro, alcuni dei quali rigati, ed una fronte di torpedini cui procuravasi l'accensione con un percuotitoio collegato alle punte dei cavalli di frisa, di guisa che, appena il fianco o la prora di una nave li avesse toccati, le torpedini si sarebbero incendiate. Ecco il disegno d'assalto. Goldsborough colle navi più grosse e coi trasporti militari avrebbe sbarcato l'esercito dieci miglia in avvalle di Newbern, cioè là dove poteva arrivare colla pescagione. Postesi le schiere in cammino per investire la fortezza, Rowan ne avrebbe appoggiato le mosse fiancheggiandole e sparando contro le batterie nemiche, noncurante di sbarramento e torpedini.

Il 12 di marzo, alle due del pomeriggio, la divisione di testa entrò

nella Neuse; alle 4 fu raggiunta dal rimanente della squadra e dalle navi onerarie ed alle 5 lo sbarco principiò. Dopo il riposo notturno, spuntata l'alba, la divisione di Rowan risalì impavida il fiume animata dal laconico segnale del suo condottiero « *Seguitemi* ». La prora della *Delaware* (era la capitana) diede in pieno ne' cavalli di frisa, e fè scoppiar le torpedini senza grave danno proprio. A mezzodì i difensori abbandonarono le formidabili fortificazioni di Newbern e diedero alle fiamme la città.

Sinquì le navi hanno avuto che fare con batterie di costruzione modernissima. Il concorso dell'esercito è stato non solo valido ai marinari, ma non credo errare asseverando che senza di esso la marina sarebbe stata respinta, perchè tanto ad Hatteras, come a Roanoke, a Hilton Head ed a Newbern, le fortificazioni erano aperte alla gola ed il girarle agevolissimo. Chè se Dupont non adoperò le milizie, il nemico sapeva che le aveva sotto mano. Seguirò adesso la squadra di Goldsborough che addì 25 aprile prese parte all'assalto di Forte Mâcon, vecchio castello in muratura situato alla bocca del porto di Beaufort. Presentava una fronte di 50 cannoni. Goldsborough non giudicò opportuno esporre navi con fianchi di legno al tiro delle casematte di Forte Mâcon; preferì sbarcare i suoi cannoni e disporli in batterie di posizione. Le lezioni della guerra d'Oriente non erano state impartite invano; ed il ministero in Washington ne seguiva gli insegnamenti, perchè Charleston, la grande ribelle, che prima tra le confederate aveva domandato le chiavi di un castello dell'Unione (il forte Sumter) era stretta sì dal blocco, ma niuna nave vi era stata mandata a provare i proprî fianchi di legno contro le formidabili batterie onde i cittadini l'avevano munita. Per Charleston stava in cantiere la squadra dei monitori. Di ciò meritano lode il Ministero ed il Presidente che non si lasciarono stornare nei maturati divisamenti dai clamori de' giornali. E Dio sa quanto strillino in tempo di guerra in tutti i paesi! Ma negli Stati Uniti levarono più assordanti clamori.

Rimangano dunque per un istante la squadra di blocco dell'Atlantico settentrionale del Goldsborough e quella dell'Atlantico meridionale di Dupont ai loro faticosi lavori nell'inverno del 1862: rimanga la *squadra di blocco del Golfo* capitanata da Farragut a chiuder l'adito delle mercanzie europee ai porti giacenti tra Capo Sable ed il Rio Grande del Norte. Vo ad occuparmi della squadra fluviale che si sta allestendo nel Mississippi.

VI. — Capitanata, nel periodo di gestazione, o per meglio dire armata, dal capitano Rodgers, il Welles l'affidò al commodoro Foote.

In Andrea H. Foote, ecco uomo gittato nello stampo dei Puritani compagni di Cromwell. La sua opera fu, quanto gloriosa, breve; ferito

gravemente nella sua prima solenne vittoria, dovè poco stante lasciare il servigio attivo e morì in conseguenza della ferita toccata.

Ora è mestieri studiare il problema che i marinari federali dovevano lungo i fiumi risolvere. Mira del blocco marittimo fu isolar la Confederazione dell'Europa; del fluviale gli Stati della riva destra del Mississippi da quelli della riva opposta; e conquistando il corso degli affluenti penetrare nel cuor delle terre; e dar la mano ovunque potevasi alle squadre del lido. I Confederati avevano guernito le sponde de' loro fiumi di fortezze ardue e potenti: smantellarle una per una, ecco l'opera che incombeva alle corazzate di Foote.

E ritorno alla carta, non marina questa volta, ma del corso del nobile fiume e degli affluenti.

Discendendo la bella riviera da Saint-Louis a Cairo, tra lo Stato di Missouri e quello d'Illinois, eccomi al confluente del Tennessee cui l'Ohio presso Paducah ha portato voluminoso tributo d'acque: l'Ohio stesso prima del confluente s'è ingrossato del Cumberland.

Cumberland e Tennessee corrono in direzioni convergenti, sì che a 200 miglia dal confluente la fortezza di Henry sul Tennessee e quella di Donelson sul Cumberland distano solo di 10 miglia. I Confederati le occupano e le hanno collegate per ferrovie con le seguenti opere lungo il corso del Mississippi, a partir da Cairo:

1°. Columbus.

2°. L'isola N. 10, fortezza di prim'ordine.

3°. Nuova Madrid.

4°. Memphis ed Helena.

5°. Vicksburgh, la Gibilterra del Mississippi.

6°. Port Hudson.

7°. Bàton Rouge.

8°. Nuova Orleans difesa, naturalmente dallo scarso fondale nelle *passes* dell'estuario, ed artificialmente dai due castelli in muratura chiamati Jackson e San Filippo, intorno ai quali nuove opere eran sorte e cui s'appoggiavano navi armate, nonchè ostacoli consigliati dal luogo e dalla scienza.

Sinuosissimo è il corso del Mississippi, e frequenti le ripiegature, numerose le isole, mutevoli i banchi di sabbia, irregolare la intensità della corrente, terribili le piene, non meno paurose le magre: ambo le rive formicolavano d'armati, e v'erano disseminate insidie di guerra, cui la boscosità delle terre, le collinette a cavaliere, le doppiature del corso mirabilmente si prestavano: ecco sommariamente il teatro della guerra!

Dal quartier generale in Washington, auspice Halleck supremo

direttore, fu divisato conquistar l'arteria principe del nemico col metodo seguente:

Il grand'esercito di ponente, duce Grant, appoggiato dalla squadra di Foote investisse il nemico in Paducah, espugnasse Donelson ed Henry, distruggesse le fortezze intermedie per giungere ad assediare Vicksburgh. Farragut dal golfo del Messico sforzasse le bocche del Mississippi, riducesse all'obbedienza Nuova Orleans, e risalendo il fiume colla squadra del Golfo andasse a dar la mano alle corazzate di Foote; disegno altrettanto gigantesco quanto lo scacchiere strategico.

Valore d'esercito, talento di capitani, ardore di passioni, ostinatezza si pareggiano ne' due campi; *unico*, ma soverchiante coefficiente favorevole ai Federali la fiorente industria del loro paese, contro la quale i Confederati non sanno competere e non possono: poichè l'ho detto già il loro territorio agricolo produce soldati e cotone, non macchine nè scafi.

Nei primi giorni di gennaio del 1862, Foote risalì il Cumberland con le 4 corazzate *Essex* (già *Benton*), *Saint Louis, Cincinnati, Carondelet* e colle navi in legno *Conestoga, Tyler* e *Lexington* per esplorarne le rive, poi ritornò a Cairo; poscia appoggiò lo sbarco di Grant a Paducah, contribuì alla vittoria di lui, ed il 4 di febbraio martoriò le opere di Forte Henry ed insieme alle schiere di Grant ridusse la piazza a capitolare. Tre giorni durarono le operazioni, le quali provarono l'efficacia delle navi costrutte da Eads. Come da Forte Henry, bisognava scacciare i Confederati da Forte Donelson, dove 15 mila uomini vegliavano alle difese; il 12 febbraio il forte fu investito da 18 mila uomini di Grant e dalle navi, le quali ebbero ordine di soverchiar le batterie il giorno 14. Nei fatti d'armi che si svolsero il 14 ed il 15, il *Sant-Louis* ebbe 59 colpi nello scafo, il *Pittsburgh*, che aveva raggiunto la squadra allora allora, 40. Il resultato superò le speranze dei Federali, inquantochè in Henry e Donelson si catturarono circa 20 mila prigioni. Nel marzo il generale Sherman con alcune delle navi di Foote, cui s'era aggiunta una divisioncella di bombarde, s'impadronì di Columbus, difesa da batterie e da catene di torpedini.

Parte non lieve dell'obbiettivo strategico era dunque raggiunta; or trattavasi ancora di passare sotto il tiro dell'*Isola numero 10* e di Helena per discendere a Memphis, ove per notizie giunte sapevasi che i Confederati avevano una squadretta in allestimento.

VII. — Ma qualsivoglia opera, per quanto gagliarda, della squadra fluviale non poteva conseguire l'intento finale se non vi concorresse la squadra del Golfo.

Le comunicazioni della sezione atlantica dei Confederati col Texas, ricchissimo di bestiame, mantenevansi naturalmente mediante il Mis-

sissippi. Padroneggiare il Mississippi da Memphis in giù significava privare di molte risorse gli eserciti confederati campeggianti lungo le due sponde. Inoltre il cotone degli Stati atlantici, spedito al di là del Mississippi, trovava sicuro imbarco in Matamoras per Europa. É ovvio che i Confederati sbarrassero l'estuario del fiume con ogni mezzo e costruissero navi colle quali uscire a mare. Nel giugno 1861 il commodoro Mervine era stato deputato a comandare la squadra di blocco del Golfo sino a quel tempo in via di formazione. Ai primi del luglio Mervine già governava 21 navi di vario genere, tra veliere e vaporiere. Con esse non era punto agevole mantenere efficacemente un blocco che da Capo Sable estendevasi sino al Rio Grande del Norte. In breve la squadra del Golfo fu giuocoforza ripartirla in due, singolarmente chiamate del *Golfo Orientale* e del *Golfo Occidentale.*

Mervine troppo inoltrato nella età per serbar un comando esigente attività — aveva cinquantadue anni di servizio — fu nel settembre sostituito dal commodoro Mac Kean titolare del comando della squadra del Golfo Orientale con centro di stazione a Key-West. Attendevasi in Washington alla ricerca del comandante la squadra del Golfo Occidentale il cui quartier generale doveva essere a Pensacola, tuttavia occupata dal nemico. Addì 21 febbraio dell'anno 1862 la scelta cadde sul sessantenne commodoro Davide Glascoe Farragut, nativo del Mezzogiorno, ma caldo fautore dell'unità della patria. Prima che codesto verde vecchio imprimesse la sua personale energia alle mosse della squadra, è mestieri narrare una impresa dei Confederati che rassomiglia a quella che accadde posteriormente (ma che ho già descritta) ad Hampton Roads.

Nel luogo dove le *passes* del Mississippi si riuniscono e che ha nome *Head of the passes* e che giace venti miglia in avvalle dei castelli della Nuova Orleans, stavano ancorate ai primi dell'ottobre le navi seguenti:

Corvetta	ad elica	*Richmond*	com.te Pope
„	veliera	*Vincennes*	„ Handy
„	„	*Preble*.	„ French
„	a ruote	*Water Witch* . . .	„ Winslow.

Nella giornata dell'11 il *Water Witch* aveva rimorchiato lungo il bordo del *Richmond* una scuna carboniera e questa v'era rimasta attraccata anche durante la notte. Verso l'alba del 12 le vedette del *Richmond* segnalarono l'approssimarsi di qualcosa sospetta. Era l'ariete *Manassas* comandato dal luogotenente Warley. Diè del tagliamare dentro al fianco del *Richmond*, ne strappò la scuna carboniera, poi retrocesse lanciando razzi. Le navi federali aprirono il fuoco; ma tosto si videro circon-

date da zattere incendiarie; erano i sinquì invisibili nemici chiamati dai razzi di Warley. La divisione di blocco, attonita e confusa, filò per occhio e tornò al mare. La pura cronologia dà vanto a Warley d'aver adoperato primo lo sperone. Io ne ho reso l'onore a Buchanan, e mi schermo al riparo del *distinguo* della vecchia scolastica. Sì, *distinguo* tra l'informe notturna spronata del *Manassas* e quella a luce di sole della *Virginia*. Nella prima c'è un non so che di casuale; nella seconda il chiaro proposito pensato e condotto in atto. Il primo è tentativo, il secondo rivelazione.

La sollecita ritirata della divisione onde ho detto testè indusse la giusta tema che in Nuova Orleans popolosissima, industre, fortificata, si potesse costruire armata formidabile. E Lincoln accolse benevolo il luogotenente Davide Porter che, al comando della fregata a ruote *Powhattan,* era stato per 76 giorni custode del blocco della *passe di libeccio,* e che inoltre da capitano mercantile aveva praticato l'estuario del Mississippi al paro de' più provetti piloti locali. Porter aveva dunque un tesoro d'informazioni quando nel novembre 1861 giunse a Nuova York colla sua *Powhattan.*

Propose l'armamento: d'una squadra di navi da guerra per assalir la città; roba che non pescasse oltre i 18 piedi e collettivamente avesse 250 grossi cannoni: d'una squadretta di scune bombardiere per ruinare coi fuochi in arcata i due castelli S. Filippo e Jackson prima che la squadra tentasse sopraffarli: propose infine l'accoppiamento all'armata di un corpo di schiere per domare la città, sesta della repubblica per popolo, caldissima in prò della separazione. Lincoln rispose: « Avremmo dovuto pensarvi prima. Il Mississippi è la spina dorsale della ribellione. Sinchè è dei Confederati, essi avranno ogni sorta di provvigioni, ed una barriera alle nostre forze. Venite a parlarne con Mac Clellan ».

Questi era allora capo supremo dell'esercito. Si accordò con Davide Porter per tutto ciò che riguardava l'esercito.

Resultato del colloquio e della relazione al ministero fu l'armamento della squadra del Golfo Occidentale forte di almeno 200 cannoni, dell'armatella bombardiera e della oneraria per fornir di tutto ambedue e 20 mila uomini dell'esercito. Squadra ed esercito dovessero risalire il fiume sino a Vicksburgh; ordini fossero diramati al commodoro Davis di scendere colle sue corazzate dell'alto Mississippi ad allacciarsi col collega. Rimaneva la scelta di questo.

Nello stesso modo come nella guerra del 1793-1814 all'amicizie di Nelson e Collingwood, di Nelson e Troubridge la bandiera di S. Giorgio fu debitrice di tanti trionfi, così lo stendardo stellato alla fraternità di Porter e Farragut. Il costui padre fu oriundo di Minorca. Strinse

dimestichezza col comandante Davide Porter, colui che nella guerra del 1812 aveva capitanato l'*Essex*. L'anno 1807 questi aveva comandato la stazione di Nuova Orleans ed i Farragut vi dimoravano. Il padre del capitano Davide, giunto al suo ottantaquattresimo anno d'età, si ammalò mentre pescava lungo le rive del lago Pontchartrain. Era anch'egli un veterano del mare, perchè era stato nominato *master* da Giorgio Washington. Raccolto in casa Farragut morì nelle braccia dei padroni di casa ed il comandante Porter dimostrò loro la propria gratitudine coll'adottare come figlio il bambino Davide Glascoe. Nella campagna celebre dell'*Essex* Davide Porter ebbe seco a bordo come aspiranti il proprio figlio Davide e l'adottivo Glascoe allora undicenne. Allorquando, come ho detto più su, fu trattato l'argomento della nomina di un ufficiale generale per la conquista della Nuova Orleans, il luogotenente Porter stimolò i componenti il gabinetto a destinarvi il proprio fratello adottivo. L'esser questi nato in terra confederata rendevalo sospetto; pur tuttavia Porter tanto insistè che il comando venne a Farragut affidato. Contemporaneamente Porter ebbe incarico di comprare le scune che dovevano costituire l'armatella.

Ai 20 di febbraio la squadra di blocco del Golfo Occidentale riuscì composta così:

Navi		Comandanti		Cannoni
Corvetta ad elica	*Hartford* .	Commodoro Comandante	D. G. Farragut R. Wainwright	25
" "	*Brooklyn* .	"	T. T. Craven	24
" "	*Richmond* .	"	J. Alden	26
" "	*Pensacola* .	"	H. W. Morris	24
Corvetta a ruote	*Mississippi* .	"	Melantone Smith	11
Cannoniera ad elica	*Oneida* . .	"	S. P. Lee	9
" "	*Varuna* . .	"	C. S. Boggs	10
" "	*Iroquois* . .	"	J. De Camp	9
" "	*Cayuga* . .	Luogoten. com.	N. B. Harrison	6
" "	*Katahdin* .	"	G. H. Preble	4
" "	*Kineo*. . .	"	G. M. Ransom	4
" "	*Wissahickon*	"	A. N. Smith	4
" "	*Winona* . .	"	E. T. Nichols	4
" "	*Itasca* . .	"	C. H. B. Caldwell	4
" "	*Pinola* . .	"	Pierce Crosby	4
" "	*Kennebec* .	"	J. H. Russel	4
" "	*Scioto*. . .	"	E. Donaldson	4

E questa l'armatella bombardiera:

I^a^ DIVISIONE.

Scune	Comandanti		Mortai
Norfolk Packet . .	Luogotenente	Watson Smith	1
O. H. Lee	Padrone	Godfrey	1
Para	"	Furber	1
C. P. Williams . .	"	Langhthorne	1
Arletta	"	Smith	1
Bacon	"	Rogers	1
Sophronia	"	Bartholomew	1

II^a^ DIVISIONE.

Scune	Comandanti		Mortai
T. A. Ward	Luogotenente	Queen	1
M. J. Carlton. . .	Padrone	Jack	1
Matthew Vassar. .	"	Savage	1
George Mangham .	"	Collins	1
Orvetta	"	Blanchard	1
Sidney Jones . . .	"	Graham	1

III^a^ DIVISIONE.

Scune	Comandanti		Mortai
John Griffiths . .	Padrone	Henry Brown	1
Sarah Bruen. . .	"	Christian	1
Racer	"	Phinney	1
Sea Foam. . . .	"	Williams	1
Henry James. . .	"	Pennington	1
Dan Smith . . .	"	George Brown	1

All'armatella bombardiera facevano corredo i piroscafi *Harriet Lane, Owasco, Westfield, Miami* e *Jackson.*

Il 18 di marzo l'armatella bombardiera sormontò la barra a *Passe à Loutre* rimorchiata dai suoi piroscafi. Ma delle grosse navi l'*Hartford* ed il *Brooklyn* sole la oltrepassarono; le altre pescavano soverchiamente. Prima cura di Farragut fu di mandare il comandante Enrico H. Bell, suo capo di stato maggiore, a scrutare su per il fiume i preparativi del nemico. Presero parte all'avanscoperta le cannoniere *Kennebec* e *Wissahickon.* Bell riferì:

« Che gli ostacoli erano formidabili. Otto pontoni erano ormeggiati in linea attraverso del fiume, collegati da pesanti catene. Travate di legno interpolavansi tra gli scafi; ogni passaggio tra i forti era ostruito ». A questo punto è il caso di parlare della giacitura di Nuova

Orleans e delle sue difese. Mi varrò a questo proposito della carta marina e dello scritto dell'amiraglio Davide Porter intitolato: « *The opening of the lower Mississippi,* » comparso nel « *Century* » dell'aprile 1885.

La città di Nuova-Orleans, ricca e commerciale, è popolata di gente oriunda di Spagna, di Francia e d'Inghilterra che ne serba le etniche fattezze. È immaginosa, eccitabile, proclive al tumulto, loquace ed appassionata. La città è schermita dalle piene del fiume mediante le due *levees,* argini continui che seguono le sponde. E le piene non son poca cosa. A primavera la corrente é rapidissima; corre colla velocità di tre miglia e mezzo all'ora e trascina tronchi d'alberi in gran copia. Edificata sulla sponda sinistra del fiume, la città fronteggia Algiers sulla destra. Il fiume, passate codeste due città, corre per scirocco cinque miglia: poi piegasi in arco per mezzogiorno correndo altre dieci miglia. Quindi novello gomito e direzione a scirocco per 40 miglia. Là sorgono: la Quarantena sulla riva sinistra, e poco dopo il castello S. Filippo fronteggiato sull'altra riva del castello Jackson.

Oltrepassato codesto nuovo gomito, la riviera fluisce per grecale; dopo di che riprende la consueta direzione per scirocco; e siamo alla *head of the passes.* Là principia il delta del Mississippi, il quale si gitta in mare per bocche differenti le quali hanno i nomi seguenti a cominciare dall'estremo levante; *North passe, Passe à Loutre, North-east passe, South-east passe, South passe, Grande passe, South-west passe.* In questa sorge il borgo di Pilot Town abitato da gente di sangue settentrionale e che resero volenterosi alla squadra segnalati servigi. Le due *passe* principali sono *Passe à Loutre* e *South-west passe.* La città non ignorava i disegni dei Federali, e quantunque si fosse premunita, stimavasi inespugnabile. Ecco come l'amiraglio Porter descrive le difese.

« I confederati non avevano perduto tempo. Avevan lavorato giorno e notte sino dal giorno in cui in Washington erasi meditata l'impresa. I castelli Jackson e S. Filippo, quello sulla sponda occidentale, questo sulla orientale del fiume, erano fortissimi. Li descriverò. Il Jackson era costruito in forma di stella con pietra e cemento e casamatte a prova di bomba. Discosto circa 80 metri dalla *levee,* le sue casamatte la sorpassavano. Era armato di 43 grosse bocche da fuoco in barbetta, di 20 in casamatta. Vi si aggiungano 3 mortai, 2 pezzi leggieri, e 7 cannoni in batteria a fior d'acqua, e si avrà 75 bocche da fuoco distribuite così: sul parapetto principale 33 cannoni da 32, 2 columbiadi da 10 pollici, un pezzo rigato da 6 pollici. Nel secondo bastione un mortaio da 9 pollici, 2 columbiadi. Nel terzo bastione una columbiade, 2 mortai da 8 pollici. Nella casamatta di grecale 6 cannoni da 32 e nelle casamatte del bastione 10 cannoni corti e due pezzi di campagna. Sotto al castello lungo la riviera apriva il suo campo di tiro una batteria

a fior d'acqua costituita di 2 grossi pezzi rigati, di una columbiade da 10 pollici, di una da 9 e di 3 cannoni da 32. Questa sezione della difesa era formidabile, imperciocchè i suoi grossi cannoni comandavano il corso del fiume. Le opere principali erano state rinforzate con sacchi di sabbia ammonticchiati sino all'altezza di due metri: una vera blinda contro i cannoni di bordo di quel tempo. Il forte era ben fornito ed in eccellente condizione per reggere ad assalto o ad assedio. Vi comandava il tenente colonnello Edoardo Higgins, già ufficiale nella *old navy*, prode ed intelligente.

« Il castello S. Filippo, situato sull'altra sponda circa mezzo miglio in ammonte di Jackson, era a mio credere più formidabile del compagno. Copriva una grande area, e quantunque aperto e senza casamatte, sulle sue mura solidamente costruite di pietra e mattoni i cannoni, tutti montati in barbetta, potevano esser puntati su qualunque nave che risalisse o discendesse la riviera. Vi erano in tutto 53 bocche a fuoco, delle quali 43 cannoni da 32, il resto mortai. Ognun dei castelli conteneva press'a poco 700 uomini, taluni dei quali erano oriundi settentrionali, gli altri tedeschi od irlandesi. I settentrionali avevan desiderato servir nei castelli collo scopo di non combattere i loro confratelli, avvegnachè fosse stato loro assicurato dal colonnello comandante che niun ufficial di marina avrebbe osato assalire luoghi sì formidabili ».

« Il brigadiere generale Johnson K. Duncan, che si palesò esperto capitano, governava tutte le difese a terra. Il miglior mezzo per raggiunger il nostro scopo era randeggiare la riva occidentale sotto sotto ai cannoni di Jackson dove la corrente è meno violenta ed i vortici meno frequenti. Attraverso codesto passo i Confederati avevano situato la travata distendentesi dal lido sino ad una linea di pontoni che s'allacciava alla riva opposta. Codesti pontoni erano assicurati dall'ancora e mutualmente connessi per via di catene. La travata era disposta in modo da poter aprire o chiudere il passo. Cotesto modo di chiudere la riviera non era nè molto formidabile nè ingegnoso ».

« In aggiunta ai castelli i Confederati furono assai diligenti nell'improvvisare una squadra di navi da guerra, adoperando all'uopo parecchi robusti rimorchiatori e taluni piroscafi mercantili. Tutte codeste navi coll'ariete *Manassas*, e colla batteria corazzata *Louisiana*, formavano una squadra di 12 scafi nominalmente sotto il governo del comandante Giovanni K. Mitchell ».

« La corazzata *Louisiana* conteneva 16 potenti cannoni, equipaggiati da 200 uomini. Era nave di riguardo, quasi impenetrabile ai proiettili, e per sopramercato guarnita di una galleria riparata dietro alla quale i suoi bersaglieri potevano far fuoco efficace. Ciò nullameno

la sua motrice era incompleta, e durante l'ascesa della nostra squadra fu ormeggiata contro la spiaggia e potè usar solamente i suoi pezzi di un fianco e 4 in ritirata. La comandava il luogotenente Carlo Mac Intosh, già della nostra marina. Le altre navi erano le seguenti:

Navi		Comandanti		Cannoni
Mac Rae		Luogotenente	T. B. Huger	7
Jackson		„	F. B. Renshaw	2
Manassas (ariete). .		„	A. F. Warley	1
Governor Moore . .		„	Beverly Kennon	2
General Quitman . .		„	Grant	2
Phoenix	rimorchiatori	—	—	—
W. Burton . . .	rimorchiatori	—	—	—
Laudis	rimorchiatori	—	—	—
Mosher	rimorchiatori	—	—	—
Belle Algerine . .	rimorchiatori	—	—	—
Star	rimorchiatori	—	—	—
Music	rimorchiatori	—	—	—

« Un capitano mercantile per nome Stephenson ebbe ordine di sottostare al comandante Mitchell con una squadretta di cannoniere per la difesa del fiume, ma la insubordinazione di quell'uomo fu tale che esse non furono a Mitchell d'aiuto alcuno. La squadretta consisteva dei seguenti piroscafi: *Warrior, Stonewall Jackson, Resolute, Defiance, General Lovell, R. I. Breckinridge.* Il Mitchell scrisse che ognuno dei sopraddetti piroscafi mostrava uno o 2 cannoni su affusto a circolare. Le caldaie e la macchina erano protette da traversoni doppî di pino, nel cui intervallo eravi cotone compresso. Erano anche allestiti per dar di sprone, imperciocchè il tagliamare era foderato di sbarre di ferro ».

« Tutto contato la squadra confederata aveva 39 pezzi dei quali solo 2 da 32 libbre di palla e un quarto del totale ad anima rigata. Egli è così che contro i 177 cannoni della squadra che accingevasi a risalire il Mississippi opponevansi 128 cannoni in castelli e batterie, ed altri 39 su navi in parte corazzate ».

In serrafila, ed a sussidio delle navi, i Confederati disposero certe zattere incendiarie cariche di cotone e di pine asperse di trementina colla mira precipua di illuminare il campo di battaglia.

Ardua cosa portar la squadra al di dentro della barra; fu giuoco forza alleggerire ogni grossa nave d'acqua, di carbone e d'artiglieria. Ma l'energia di Farragut ed il fervore di Porter palesaronsi indomabili; dopo quindici giorni di fatiche il commodoro addì 16 aprile ancorò 3 miglia in avvalle dei castelli; ed informò Porter che poteva iniziare il bombardamento.

Il luogotenente Gerdes col piroscafo *Sachem* della Commissione cartografica degli Stati Uniti determinò il posto d'ormeggio delle singole scune bombardiere, nonchè le distanze tra bocca d'ogni mortaio ed il centro dei castelli. Porter, così fatto sicuro di puntamento esatto, vegliò alla invisibilità delle sue scune col situarle al riparo dei boschi delle rive e col guarnirne di fronde verdi l'alberature. Al mattino del 18 il bombardamento cominciò alla stregua di un colpo di mortaio per scuna ogni dieci minuti. Vi replicarono vivacemente i castelli cagionando qualche avaria. La sera Jackson fu parzialmente incendiato dalle bombe ed il fuoco rallentò. Gli equipaggi erano sì esausti che Porter dovette accontentarsi d'un colpo ogni mezz'ora. Per chiudere questo argomento basti che tra il 18 ed il 24 furono lanciate 16,800 bombe, e le scune tra la concussione subìta ed il fuoco nemico furono scompaginate: anzi una affondò.

Nel frattempo Farragut non era stato colle mani alla cintola. La notte del 20, Crosby col *Pinola* e Caldwell coll'*Itasca,* guidati dal capo dello stato maggiore Bell, inoltraronsi nel fiume per ispezionare l'ostacolo e lo riscontrarono guasto sì che un passo era aperto presso la sponda sinistra. Il commodoro aveva al mattino diramato l'ordine generale seguente:

« Nave capitana *Hartford.* Fiume Mississippi.

20 aprile 1862.

« Il comandante supremo, avendo udito tutte le opinioni de' suoi capitani, giudica che qualsiasi cosa abbia a farsi, vada condotta sollecitamente; se no, la nostra opera rimarrà limitata al puro blocco senza i mezzi di provar il bombardamento, perchè siamo già a corto di cartocci, di spolette e di granate. Egli ha, in comune col capitano Porter, il pensiero che ci siano tre modi d'attacco. Qual deve adottarsi?

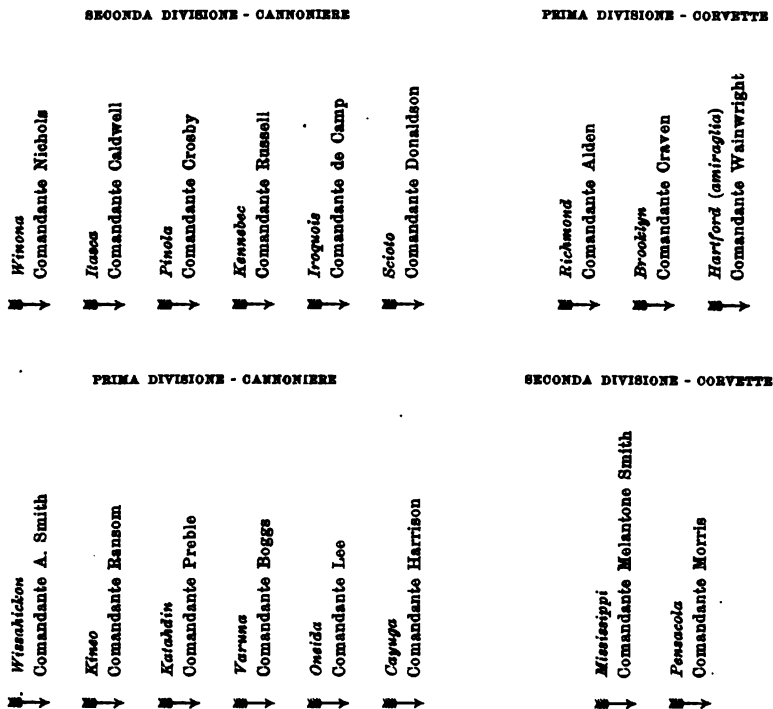
« Crede risponda all'uopo una combinazione dei tre, vale a dire: si corra la quintana dei forti, e quando saranno oltrepassati in guisa da proteggere le milizie di sbarco, queste si mettano a terra presso alla *Quarantena,* poscia le forze prestandosi mutuo aiuto, risalgano il fiume.

« Allorchè l'istante sembrerà propizio al comandante supremo, sarà alzato segnale di salpare e muovere al conflitto. Se, a suo credere, giunte ai posti designati, le singole navi delle due divisioni avessero il vantaggio, egli alzerà il segnale N. 8 per stringere il nemico dappresso e sottostare al risultato, a vincere od a perdere, ancorare o rimanere in moto, secondo giudicherà.

W. B. Cushing.

« A meno che il sovraddetto segnale sia alzato, i capitani ricordino che il primitivo ordine di marcia non è mutato; ed oltrepassato il forte San Filippo si risalirà il fiume senz'altro.

« Il diagramma dell'ordine di marcia accompagna quest'ordine generale ed i capitani si preparino al servizio indicato.

ORDINE DI BATTAGLIA.

« D. G. FARRAGUT
Ufficiale generale, comandante la squadra di blocco del Golfo Occidentale ».

Ma tra il 20 ed il 24 l'ordine di battaglia fu mutato. I comandanti fecero osservare a Farragut *che non era savio il capo supremo ricevesse il primo e formidabile urto del nemico.* Ottennero il suo riluttante consenso allo sdoppiamento della linea in colonna scempia d'assalto.

Fu dunque nel seguente ordine che alle 2 antimeridiane del 24 i Federali salparono e mossero per il passo tra i due castelli.

I piroscafi dell'armatella bombardiera capitanati da Porter seguirono in serrafila.

PRIMA DIVISIONE.

Comandante Bailey sul

Cayuga
Pensacola
Mississippi
Oneida
Varuna
Katahdin
Kineo
Wissahickon.

SECONDA DIVISIONE.

Commodoro Farragut sull'

Hartford
Brooklyn
Richmond.

TERZA DIVISIONE.

Capo dello Stato Maggiore comandante Bell sul

Scioto
Iroquois
Kennebec
Pinola
Itasca
Winona.

La *notte della Nuova Orleans* sta al paro della notte d'Aboukir; Nelson disse che in questa il Mediterraneo era stato conquistato. Farragut poteva vantarsi d'aver nella *sua* notte conquistato il Mississippi e deciso della finale vittoria della parte federale. Niuno può descriverla meglio di Davide Porter; laonde gli cedo la penna:

« Bailey sul *Cayuga* seguìto dal rimanente della divisione in ordine compatto oltrepassò la travata senza difficoltà. Ma erane appena in ammonte che dovè affrontare i cannoni di San Filippo che gli procurarono avarie innanzi potesse replicare. Ciò nulla meno procedè imperterrito; ed appena le sue artiglierie furono a tiro lanciò palle e mitraglia con terribile efficacia e passò. Ma ecco che gli si affaccia-

rono le cannoniere nemiche, e quantunque fossero accompagnate da alcuni grossi piroscafi, le allontanò. L'*Oncida* e la *Varuna* giunsero al soccorso e mediante la grossa artiglieria sparata celeremente dispersero la squadretta avversaria. Questo era lavoro ai nostri marinari più geniale che il precedente: e fu tosto evidente che il costoro sangue freddo e la disciplina procacciavano loro decisa superiorità. Bailey avanzò rapido, dando addosso a qualsivoglia cosa incontrò: e quando il capofila della divisione Farragut ebbe oltrepassato i castelli, la maggior parte della squadra fluviale era ruinata e la battaglia vinta virtualmente. Ciò comprese il colonnello Higgins il quale, viste le nostre grosse navi in ammonte del suo castello Jackson, sclamò: « Meglio andarsi a rimpiattare; la nostra torta è mal impastata ». Intanto la *Varuna* di Boggs (ch'era assai veloce) si spinse in testa della divisione cui apparteneva inseguendo il fuggiasco nemico sinchè ne rimase avviluppato. I Confederati in sulle prime la stimarono dei loro; ma Boggs chiarì l'esser suo a cannonate. Con uno sparo sfondò la caldaia d'un piroscafo carico di schiere che andò ad arenare e che altri tre imitarono. Ma al far del giorno la *Varuna* fu assalita dal *Governor Moore* capitanato da Beverly Kennon che con opportuno tiro d'infilata uccise cinque uomini della *Varuna*. Mentre questa rispondeva, ebbe il fianco aperto dallo sperone dello *Stonewall Jackson*, che diede indietro a tutta forza, pigliò nuovo abbrivo, e nuovamente tornò alla carica infiggendo il rostro nel medesimo luogo ».

Non seguirò Porter nella narrazione circostanziata dei varî duelli che quei primi albori testimoniarono. Ma andrò — sempre colla scorta di Porter — a bordo all'*Hartford* di Farragut.

« Mentre codeste cose accadevano alla divisione Bailey, Farragut colle sue tre grosse corvette impegnava a tiro corto San Filippo e scacciava dai pezzi i serventi. Stava risalendo il fiume allorquando fu minacciato da inatteso e formidabile avversario. Una zattera accesa discendeva la riviera trascinata dal rimorchiatore *Mosher*. Sembrava impossibile evitarla: e dato il timone alla banda a quell'uopo, l'*Hartford* nvestì in secco e la zattera le fu spinta addosso, sì che istantaneamente le fiamme avvolsero la corvetta sino alle coffe. La divisione d'incendio fu chiamata a posto; e mentre l'*Hartford* sparava senza intermittenza, l'incendio fu domato e la macchina a tutta forza indietro rimise la corvetta a galla. Il resultato si dovè alla freddezza del comandante ed alla disciplina di ufficiali e marinari. Farragut in quel periglioso frangente palesò le doti di comandante insuperabile. *Passeggiava sul casseretto come in circostanze ordinarie*, mentre Wainwright dirigeva la gente d'incendio; le fiamme penetravano dai portelli ed allontanarono dai pezzi alcuni serventi. « *Non vi allontanate dal fuoco, ra-*

gazzi — gridò Farragut — *v'ha fuoco più caldo che questo per chi non fa il suo dovere! Affondatemi a cannonate quella canaglia di rimorchiatore* ». Nel 1868 ho avuto l'altissimo onore d'udire in casa del console Rice alla Spezia l'amiraglio Farragut narrare quell'episodio della sua vita. Concluse: « quello dell'investimento e dell'incendio fu momento difficile ».

L'ultimo atto della battaglia fu l'affondamento del *Manassas* di Warley ch'era stato il più terribile avversario della squadra, poichè aveva dato di sprone successivamente nel *Brooklyn*, nell'*Hartford* e nel *Mississippi*. All'alba lo si vide scender giù per un ritorno offensivo. Farragut segnalò a Melantone Smith del *Mississippi* d'investirlo, ma il *Manassas* evitò l'urto e corse a dar in secco dove Smith a colpi di cannone lo incendiò.

Porter intanto s'era portato in ammonte coi suoi piroscafi; omai cessata la lotta, discese in avvalle per ottenere la capitolazione dei castelli e la resa della *Louisiana*. Già erano scritti i verbali, quando alla *Louisiana* fu appiccato fuoco: essa discese il fiume deserta di uomini ed esplose. Ciò accadde al mattino mentre Farragut vittorioso era già in rotta per Nuova Orleans.

Vi giunse sul mezzodì del famoso 24, coll'*Hartford* in capofila. Spedì Bailey a terra per imporre la resa immediata della città e l'ordine che dal palazzo comunale si ammainassero i colori ribelli.

Bailey ed il luogotenente Perkins, tra la folla che brandiva armi ed urlava « morte agl'invasori » si recarono a compier l'ardua missione. Siccome niuno voleva ammainare i colori dello Stato di Louisiana, così il capo di stato maggiore Bell, accompagnato da una scorta di fanteria della squadra, discese a terra; aveva sotto il braccio la bandiera nazionale; un suo ufficiale ammainò la insegna vinta, ed alzò la vittoriosa. Poi l'esercito di Butler entrò in possesso della fremente metropoli meridionale la cui conquista era costata solamente la *Varuna* affondata e 236 tra morti e feriti.

VIII. — Contemporaneamente a Farragut nel basso Mississippi, conduceva a termine nobilissime imprese nell'alto Mississippi il collega di lui Andrea Foote, che ho lasciato espugnatore dei castelli Henry e Donelson e cupido di ridurre a mercè le piazze che intercedono tra Cairo e Vicksburgh.

A chi lasciandosi trascinare in filo di corrente discenda da Cairo, oltrepassato che abbia Columbus prima, Hickman poi, volge subitaneamente a ponente e poi, per cagione di novello gomito del fiume, a libeccio, gli si appara innanzi l'*isola n. 10* al vertice d'angolo molto acuto, perchè il corso del fiume volta lì presso per maestrale sino a bagnar le fondamenta di Nuova Madrid. L'*isola n. 10* è dunque for-

midabilmente situata, avvegnachè infili coi suoi fuochi le due branche del V ond'è il vertice. I Confederati vi avevano disposto 70 bocche da fuoco, spalleggiate da una batteria galleggiante armata di 16 ed avevano collegata l'opera con talune batterie da campo situate lungo le sponde del fiume. A Nuova Madrid parecchie migliaia di uomini appoggiati a batterie si tenevano pronti a respingere qualsivoglia assalto da maestrale. Tutto all'intorno il paese è paludoso, boschivo, tagliato di *bayous* e di stagni. Fu dunque sotto codeste davvero difficili condizioni logistiche che fu iniziato l'assedio dell'*isola n. 10,* alla cui difesa accorsero le cannoniere confederate di stazione a Memphis.

Il generale Pope con 20 mila uomini mosse alla conquista di Nuova Madrid ed il 14 marzo 1862 penetrò in città e questa all'uopo fortificò. L'istesso giorno Andrea Foote con 7 corazzate e 18 battelli-bombardieri lasciò Cairo. La sera giunse ad Hickman. Il 15 all'alba mosse per l'*isola n. 10,* navigò tra la nebbia, situò a posto le bombarde che al mattino del 16 aprirono il fuoco, sostenute dal *Benton*, dal *Cincinnati* e dal *Saint-Louis* allacciati con orziere come le galee di Ruggero di Lauria. Il trarre delle bombe continuò dal 16 al 26 senz'altro resultato che allontanar temporaneamente i serventi dai pezzi, a cui tornavano appena il fuoco sminuiva di vigoria. Allora mercè la energia di Pope e di Foote, e sotto la immediata direzione del colonnello Bissell, ebbe luogo una difficilissima e faticosa operazione; quella cioè di scavare un canale tra il luogo dove stava Foote colle navi e Nuova Madrid.

Lungo 12 miglia, largo 15 metri, profondo 1,50 esso non fu praticabile alle corazzate, ma ai minori piroscafi. Lo scavo chiese diciannove giorni di continuo lavoro; ma il resultato fu immenso, perchè le opere dell'isola poterono così esser assalite lungo le due branche del V. Pope desiderava assolutamente 2 corazzate. Foote giustamente si opponeva, ricordandosi della squadra confederata di 18 cannoniere, più o meno protette, delle quali temeva l'impeto. Finalmente consentì a mandarne una, il *Carondelet* capitanato dal Walke. Ma per riuscire appieno, alla mezzanotte del 1° aprile mandò cinque lance armate a conquistare di viva forza una batteria di 11 cannoni ch'era la estrema dell'isola. I pezzi ne furono inchiodati; ed il 4, essendosi levato temporale fortissimo, Walke per ordine del commodoro corse la quintana delle batterie dell'isola e tra pioggia dirotta e tenebre, passò e raggiunse Pope a Nuova Madrid. Al capitano Hoel che da venti anni frequentava il Mississippi e che Foote mandò a Walke in qualità di pilota è dovuto in gran parte il merito del venturato passaggio. Due giorni appresso, il *Pittsburgh* imitò la manovra del *Carondelet* con pari resultato. Ora Pope aveva modo di marciar contro l'isola fiancheggiato da due corazzate. I difensori, smarritisi d'animo, abbandonaronla nell'ore anti-

meridiane del 7 aprile. La riconoscenza della patria si manifestò nella forma più solenne verso la squadra di Foote. Il ministro Welles la ringraziò in *nome della nazione*,

La battaglia di Shiloh segna — com'è noto — la prima vittoria strategica dell'esercito federale. A mutar la disfatta del primo giorno nel trionfo del dì successivo molto contribuì la squadra di Foote che a Pittsburgh Landing fermò l'impeto dei Confederati e sostenne la resistenza dei già balenanti Federali.

L'assedio di Fort Pillow dal 17 aprile al 10 maggio appartiene alla categoria d'operazioni analoghe a quelle testè citate. Foote, cui la ferita toccata tormentava dolorosissimamente, l'iniziò: ma non la trasse a compimento. Carlo Davis lo sostituì e diede le due battaglie di Forte Pillow e di Memphis, la prima sotto la data del 10 maggio, la seconda sotto quella del 5 giugno.

Quanto vigorosa procedeva l'opera navale nell'alto Mississippi, altrettanto incoerente nel basso: e non certo per colpa di Farragut. Davis al paro di Foote ebbe sempre al suo fianco l'esercito che rendeva efficace ogni vittoria della squadra; perchè ogni luogo conquistato mercè le navi era incontanente occupato da riparti di schiere. Farragut di milizie non poteva disporre.

Correre la quintana delle batterie lungo un fiume, imporre loro silenzio, smantellarle puranco, non significa nulla se il territorio circostante rimane in potere del nemico. Le batterie si riparano, nuovi spalleggiamenti si costruiscono, novelli e più formidabili e più moderni luoghi fortificati s'innalzano.

Farragut dalla conquistata Nuova Orleans risalì il fiume sino a Bâton-Rouge nella prima settimana di maggio: sullo scorcio del mese fu a Natchez; d'onde spinse la sua vanguardia presso a Vicksburgh per domandarne la resa ed ebbe una ripulsa. Ma siccome ei non disponeva di schiere che occupassero quei luoghi, gli accadde che l'*Iroquois,* il *Wissahickon* e l'*Itasca* reduci da Wicksburgh trovarono a Grand Gulf talune improvvisate opere passeggiere. Il *Wissahickon* e l'*Itasca* furono colpite nello scafo 42 volte e si reputarono felici di ritorno incolume. D'altra parte il general Butler non giudicava opportuno sguarnire la Nuova Orleans: ricordi il lettore che la guerra americana fu di popolo armato, non d'eserciti alla europea; ed i reggimenti s'improvvisavano d'ambo le parti. Ma intanto la pubblica opinione, che nei paesi liberi è tiranna, voleva che Vicksburgh fosse assalita. Farragut ricevette dunque l'ordine di portar le sue navi contro la Gibilterra del Mississippi, e com'egli ebbe a dire nel suo rapporto, ve le condusse, « obbedendo agli ordini del ministro ed al comando del Presidente »: il che è un modo disciplinato di affermare che tecnicamente non ap-

provava gli ordini. Fu dunque per pubblico desiderio che ebbe luogo l'impresa di Vicksburgh verso la fine del giugno.

Per giudicare delle probabilità di vittoria, è prezzo dell'opera considerar la situazione di Vicksburgh. In un gomito acutissimo del tortuoso Mississippi, là dove convergono l'Yazoo e due linee ferroviarie, giace Vicksburgh le cui batterie alte sul livello del fiume prendevan d'infilata chiunque s'avanzasse da monte o da valle. Codeste batterie alte avevano pressochè 100 metri di comando; le mediane erano a mezza costa, le più basse a livello del fiume. Nella notte del 26 giugno Davide Porter situò le sue scune bombardiere, e durante tre giorni spararono continuamente. Al mattino del 28 la squadra di 14 tra corvette e cannoniere si mosse per lo sforzamento del passo. Il *Brooklyn*, il *Kennebec* ed il *Katahdin* non riuscirono a risalire in ammonte. Ma sforzato il passo, Farragut non aveva fatto nulla: avea solo dimostrato che le navi possono, senza colare a picco, correre la quintana di un forte. D'altra parte non poteva restare in ammonte senza compromettere le sorti delle bombardiere, di guisa che codesto audace passo e ripasso innanzi alle batterie non condusse a nessun pratico resultato.

Dentro il fiume Yazoo intanto i Confederati stavano costruendo ed erano prossimi ad allestire uno dei loro soliti arieti corazzati di cui il tipo fu sempre la *Virginia*. Codesto ariete ebbe nome *Arkansas*. Il commodoro Davis spedì il *Carondelet*, la cannoniera in legno *Tyler* e l'ariete *Queen of the west* non corazzato, in avanscoperta su per l'Yazoo. Incontrarono l'*Arkansas* che rapidamente lo discendeva. Diedero battaglia che fu sventurata. Davis e Farragut udirono il tuonar del cannone ed accorsero dove l'Yazoo mette foce nel Mississippi, ma l'ariete confederato, impervio ai colpi, ne inferse di terribili al nemico. Il commodoro Davis segnò 13 morti e 44 feriti: Farragut 5 morti e 16 feriti. L'*Arkansas* potè dunque dar fondo al sicuro sotto le batterie di Vicksburgh: ciò il 15 di luglio. Ai malanni delle due squadre si aggiunsero altresì le febbri che scoppiarono a bordo. Il 24 di luglio Farragut ridiscese a Bâton-Rouge e Davis risalì sino a Greenville. La Gibilterra mississippiana aveva scacciato i suoi assalitori.

Codesto terribile *Arkansas* ebbe in breve la sorte consueta dei suoi confratelli. Addì 5 agosto discese la riviera sino quasi a Bâton-Rouge. L'*Essex* comandato da W. D. Porter (omonimo del già nominato) gli andò incontro ed aprì il fuoco. Con meraviglia e gioia s'accorse che l'avversario era ingovernabile e bentosto gli fu palese che lo stesso equipaggio avevalo incendiato. Le macchine — come al solito tra i Confederati — non funzionavano in modo soddisfacente.

L'anno chiusesi foriero di novelle vittorie con 427 navi armate, delle quali 123 recentemente costruite.

CAPITOLO XXXVII.

I. Strategia navale dei Confederati. Corsari privati e corsari di Stato. — II. Relazione del Welles al Presidente Lincoln circa gli eventi del 1863. Commenti. — III. Eventi del 1864. La ritirata dalla Red River. La battaglia di Plymouth. La distruzione dell'"Albemarle,,. La battaglia di Mobile. — IV. Conquista di Wilmington. Fine della guerra. Considerazioni ed insegnamenti. — V. Le questioni del "Trent,, del "Peterhoff,, e dell'"Alabama,,. Arbitrato di Ginevra. Bibliografia della guerra.

I. — Sino dallo scoppio delle ostilità Jefferson Davis aveva risposto al blocco notificato da Lincoln col concedere licenza di corsa a danno del naviglio mercantile federale. Con codesto colpo maestro ei minacciava la prosperità de' luoghi del lido a settentrione della baia della Chesapeake. In contrada dove serbavasi ricordo di prede conquistate durante la guerra d'indipendenza e durante quella del 1812, l'appello del presidente Davis non fu vano; e nel primo anno della lotta qualsivoglia veliero che s'approssimasse alla costa nemica correva rischio di cattura per parte di barche armate che uscivano fuori e che il fumo d'un incrociatore fugava. Ma appena il blocco si strinse, la corsa dei privati naturalmente cessò. Il Governo confederato iniziò allora la *corsa di Stato* che alla marina mercantile federale riuscì dannosissima, che fu cagione del suo decadimento e del conseguente sviluppo della inglese, della tedesca e dell'italiana. Raffaele Semmes, eccellente ufficiale, fu il primo a correre i mari come ruinatore del commercio nemico. Un piroscafo ad elica di 500 tonnellate fu acquistato in Nuova Orleans dal ministro della marina Mallory, riattato alla meglio, armato di un cannone a circolare del calibro di 20 centimetri, e di 4 cannoni minori in batteria. Ebbe nome *Sumter*. Sfuggito alla vigilanza del *Brooklyn*, sbucò da *Passe à Loutre* e si accinse a schiumar l'acqua. Caddero sua preda nella prima settimana di luglio, dopo appena una settimana di crociera, 7 navi; una bruciò, l'altre cercò vendere a Cuba; ma le autorità spagnuole nol permisero. Il *Sumter* continuò l'opera, visitò il mar delle Antille: dalla fregata *Powhattan*, dalle corvette *Iroquois, Niagara, Keystone State, Richmond* e *San Jacinto* seppe fuggir sempre, usando strattagemmi e navigando con maestria insuperabile. Dal mar delle Antille passò alla zona delle calme circumequatoriali, poi a Cadice, indi a Gibilterra. Stretto dappresso dal *Tuscarora*, dal *Kearsarge* e dall'*Ino*, fu disarmato e venduto: in pochi mesi aveva arrecato danno morale grandissimo e danno materiale rilevante.

Era d'uopo sostituire al *Sumter* roba migliore, ed intanto trattar diplomaticamente perchè gli Stati Confederati fossero riconosciuti in qualità di belligeranti. Fu quella il sogno politico, la carezzata speranza di Jefferson Davis durante quattro anni!

Il Mallory mandò all'uopo in Inghilterra il luogotenente di vascello Giacomo D. Bulloch in qualità d'agente navale. Mercé le cure di codesto ufficiale s'impostarono nel cantiere della casa Laird a Birkenhead le chiglie della cannoniera ad elica *Oreto* e della corvetta *numero 290*, le quali, con molta arte ed astuzia allestite, andarono ad imbarcare artiglieria, munizioni ed equipaggio in luoghi deserti e fuori mano, ove alzata la bandiera confederata schiumarono il mare sotto i nomi di *Florida* e di *Alabama.* La *Florida* fu comandata per lungo tempo dal luogotenente Maffit, corse i mari americani e distrusse col fuoco tra il marzo 1862 ed il settembre 1863, *30* navi mercantili e ne taglieggiò 5 che avevano a bordo carico neutrale. La *numero 290* sotto nome di *Alabama,* l'ebbe in governo il Semmes. Abilissimamente manovrata, la omai famosa corvetta si mostrò in tutti i mari e vi distrusse navi commerciali; ed in breve combattimento notturno colò a fondo la corvetta a ruote *Hatteras* appartenente alla squadra di blocco del Golfo Orientale.

Il Bulloch s'occupò altresì di un altro genere d'impresa marittima che aveva agli occhi dei Confederati altissima significanza. Le pagine antecedenti provano che lavoro arduo e difficile fosse per i Federali la crociera di blocco, e che molte tra le operazioni navali binate coll'esercito altro scopo non avevano che occupare permanentemente gli estuari dei fiumi sulle cui rive giacevano le città nemiche e tagliarle fuori del traffico mondiale. Ai Confederati or non rimaneva che una *valuta* sola per l'estero, e questa era il cotone. Con balle di cotone i ministri di guerra e di marina pagavano le armi, il vestiario, le munizioni, insomma tutto quello che, acquistandosi sui mercati esteri, permetteva loro di tenere il campo ad enorme costo. Il *Fingal,* solido vapore inglese, fu caricato di munizioni di ogni genere in un porto fuori mano, e Bulloch lo trasse non senza difficoltà, rompendo la crociera nemica, dentro Savannah. La impresa andata a bene sollecitò molti a speculare sopra lo sforzamento del blocco.

Le corse venturose dell'*Alabama,* del *Florida* e del *Georgia* incitarono il Governo confederato a tentar novello sforzo ed a costruire in Europa, auspice Bulloch, una divisione corazzata che potesse venire in soccorso della patria agli estremi. Nel cantiere del signor Armand in Bordeaux e nei cantieri di Laird a Birkenhead s'impostarono 3 *corazzate* e *2 corvette* rapide. Gli agenti politici federali adoperarono, come di dovere, tutte l'arti e tutte l'armi per impedire che i governi

di Francia e d'Inghilterra prestassero mano all'opera del Bulloch. Dessa è ampiamente commentata e dichiarata nei costui due volumi intitolati: « *The secret service of the Confederate States in Europe, or how the Confederate Cruisers were equipped* » i quali, oltre a valore istorico, hanno anche il merito insigne di essere scritti senza veruno spirito partigiano da tal uomo che è conscio di aver compiuto il proprio dovere e che nobilmente accetta la sconfitta della sua causa. La solerzia del ministro degli Stati Uniti presso il gabinetto di San Giacomo fu ricompensata; perchè il governo inglese acquistò per proprio conto le *corazzate a torri* le quali figurarono poi nella lista delle navi da guerra britanniche sotto i nomi di *Scorpion* e di *Wivern*. La Francia che, più prudente ed oculata, aveva saputo mantenere meglio, se non lo spirito, certo la lettera della neutralità, si maneggiò in guisa che lo *Sphynx*, allestito a Bordeaux apparentemente per conto del Governo khediviale, fosse col mezzo di una falsa vendita passato alla Danimarca; poscia dal comandante Tomaso Jefferson Page fu preso in consegna e battezzato *Stonewall Jackson*. L'altra corvetta costruita dall'Armand fu acquistata dal Perù. Finalmente, quando l'*Alabama* duellando col *Kearsarge* colò a fondo, il vapore inglese *Sea King* diventò l'incrociatore confederato *Shenandoah*; più innanzi dirò dell'ultimo fato di tutte codeste navi.

II. — Al 7 dicembre 1863 Gedeone Welles iniziava il rapporto annuale al Presidente Lincoln colle seguenti parole:

« Le operazioni navali di quest'anno sono state varie e più ardue ed anche più estese che mai. Un blocco che incomincia ad Alessandria nella Virginia e termina alla foce del Rio Grande è stato efficacemente mantenuto. Secondo accurati calcoli dell'ufficio idrografico, esso copre 3549 *statute miles* con 189 porti o foci di fiume e gran parte della costa presenta due spiaggie da sorvegliare. In aggiunta al naviglio oceanico, una forza di meglio che 100 scafi è stata impiegata nella perlustrazione dell'acque interne, nel sequestro dei viveri e munizioni ai ribelli e nella cooperazione all'esercito.

« La distanza perlustrata dalle cannoniere lungo il Mississippi ed affluenti è di 3615 miglia; ed i *bayous*, le lagune, i passi e le riviere degli Stati giacenti lungo l'Atlantico ed il Golfo, dove sono penetrate le nostre minori navi, coprono l'estensione di circa 2000 miglia ».

Mai invero la storia aveva offerto esempio di blocco sì gigantesco.

« Le zone di crociera delle diverse squadre di blocco sono rimaste invariate dall'ultimo mio rapporto.

« *Squadra dell'Atlantico settentrionale*. Il sig. Lee facente funzione di contramiraglio continua a governarla, coprendo incarico di molta responsabilità e di grave impegno. Secondato da ufficiali zelanti è pene-

trato nei fiumi della Virginia e nei *Sounds* della Carolina settentrionale; ha tenuto la guardia della costa in guisa che qualunque comunicazione è stata troncata ai ribelli, salvo per mezzo del porto di Wilmington la cui chiusura è malagevole a cagione delle due entrate distanti 30 miglia l'una dall'altra e fiancheggiate da estese batterie. Alcuni tra i più veloci piroscafi delle Clyde e d'altra provenienza, tutti di poca pescagione, hanno col favore delle tenebre delusa la vigilanza degli incrociatori; ma la maggior parte è stata catturata od ha investito contro il lido. Salvo dunque per via dei casi eccezionali riferiti testè, ogni traffico alturiero o costiero del nemico è cessato a Washington, Newbern e dovunque altrove nell'acque interne della Carolina, come anche lungo l'York, il Nansemond ed altri fiumi della Virginia. I nostri ufficiali di marina si palesarono sentinelle sveglie, ed hanno dato prova di eroismo col respingere i ribelli e coll'aiutar l'esercito, il che onora essi ed il servizio ».

A commentare le parole del ministro valgano i particolari seguenti sui piroscafi della Clyde e d'altre provenienze. Più addietro ho delineato il meccanismo della speculazione britannica rivolta allo sforzamento del blocco. Ora dirò del naviglio. Sui cantieri inglesi si architettarono in buon numero certi piroscafi rasi sull'acqua, camminatori, pensati in modo che le ruote o le *doppie* macchine facessero pochissimo rumore e che i tubi di discarico del vapore andassero a far capo sotto il piano della nave. Accorsero venturieri per comandarli; e furono marinari fini.

Se il mio lettore desidera acquistare idea precisa di cotale lavoro marittimo particolare legga il libro dell'amiraglio Hobart Bascià intitolato: « *Sketches of my life* » interessantissimo sotto ogni riguardo e che prova quanta ingegnosità contrabbandieri inglesi ed incrociatori americani adoperassero nella lotta. Il lavoro durò circa due anni rimuneratore; la intensità ne sminuì a cagione del naviglio assai più che degli uomini, perchè alcuni tra i rapidissimi *sforzatori di blocco* catturati diventarono alla lor volta incrociatori; e come tali impedirono a nuovi piroscafi di penetrare negli estuarî delle riviere.

Gli stipendî del personale dei contrabbandieri correvano altissimi e si pagavano in due rate: la prima metà alla partenza da Bermuda o da Nassau, la seconda al ritorno dal porto confederato.

Eccone la tabella:

Capitano.	Lire sterline	1000
Secondo	"	250
Ufficiali	"	150
Macchinista.	"	500
Marinari.	"	50
Pilota.	"	750

Codesto stipendio fisso per ogni viaggio tondo: ma andava aumentato degl'incerti che ciascuno procuravasi con paccottiglie dove si lucrava al di là d'ogni misura. Si pensi che un paio di stivali, poca carta da scrivere, busti da donna, panno da mantelli, insomma le più consuete merci necessarie, salirono a prezzi favolosi in regioni che non avevano industria di sorta. Un semestre di contrabbando vittorioso bastava a metter di costa sostanza non lieve. Tutto ciò che l'ingegno può suggerire ponevasi in opera dai contrabbandieri per sfuggire agl'incrociatori, da questi per catturar quelli. Se il guadagno stimolava i contrabbandieri, esso teneva svegli i comandanti dei legni in crociera. A novembre del 1863 il risultato della vigilanza, a partire dal principio del blocco, è segnato dalla lista seguente di navi catturate

Scune	547
Sloops	131
Brigantini	30
Barchi-bestia	26
Brigantini a palo	15
Piroscafi	179
Yachts e minori	117
	1045

Il valore di esse, accertato dalle Corti delle prede, fu di 13 milioni di dollari: e l'amiraglio Porter così si esprime in una relazione al ministero, anteriore alla vittoria che ottenne contro Forte Fisher: « Lo sforzamento del blocco mi pare quasi vivace come per lo passato, e suppongo continuerà a questo modo sinchè sarà rimuneratore. I più recenti contrabbandieri sono velocissimi, e qualche volta fanno il balletto intorno alle mie navi: sono costruiti nella vista esclusiva di rapido cammino. In questi ultimi *cinquanta giorni* abbiamo catturato e distrutto navi ed oggetti di contrabbando per *5,000,000* di dollari. Per soggiacere a simili perdite, e ritentare la sorte, bisogna dire che c'è un gran guadagno pei contrabbandieri, e che i nostri nemici sono in circostanze miserevoli ». Nel gennaio 1865 un altro amiraglio, il Lee, scriveva al ministero nei termini seguenti: « Il dicastero ricorderà che il piroscafo del quale annuncio la cattura è il *ventiduesimo* perduto dai ribelli in questi ultimi sei mesi nei paraggi di Wilmington ».

Gli sforzatori di blocco erano talvolta catturati, talvolta bruciati. Catturarli a largo mare era riputata circostanza fortunatissima, perchè in tal caso la parte di preda era molto forte: nave e carico erano messi all'asta presso alle Corti delle prede stabilite nei porti federali: metà del valore era incamerato dallo Stato; l'altra metà ripartita tra l'equipaggio delle navi le quali avevano preso parte alla cattura. Partecipe della preda era ogni nave a distanza di segnali della nave catturatrice.

Allorché i contrabbandieri si trovavano in pericolo presso alla costa. piuttosto che capitolare, investivano contro terra, con grave dispetto dei marinai federali, cui non rimaneva altra opera che incendiare la nave di contrabbando. C'era anche in codesto caso parte di preda da esigere; ma era minore, perchè il carico andava perduto. Il 22 ottobre 1864 il bellissimo contrabbandiere *Hope* fu catturato al largo di Wilmington dal piccolo rimorchiatore *Eolus* il cui capitano, sottotenente di vascello, ebbe per parte sua 13,164 dollari, il macchinista di bordo 6,657, i marinari più di 1000 ciascuno, e il mozzo della camera 532,60. L'*Eolus* fu veramente avventurato. Nove giorni dopo, prende parte alla cattura del vapore *Lady Sterling*, che messo all'asta col carico è venduto per 59,354 dollari. Ognuno degli ufficiali dell'*Eolus* ebbe in parte sua questa volta 9589 dollari, cosicchè dieci giorni di crociera resero al capitano d'un rimorchiatore 23 mila scudi. Più avventurata ancora fu la *Magnolia*, che il 31 di luglio del 62 catturò il *Memphis*. E siccome sull'orizzonte non vi era nessuna nave federale in vista che potesse pretendere la quota delle parti di preda, andarono tutte alla gente della *Magnolia*, il cui comandante, ch'era tenente di vascello, ebbe 28,368 dollari, ed ogni marinaio 1700.

Durante la guerra i federali catturarono 1,600 scafi, in gran parte inglesi. Pressochè 800 furono riconosciuti prede valide, e vendute all'asta per più di 25 milioni di dollari. Si può considerare che delle altre 800 navi (escludendo quelle rare catturate senza motivo, e retrocesse agli armatori) la distruzione importò altri 25 milioni. Dirò qualche cosa ancora della parte che gli amiragli ebbero nelle parti di presa. A norma dei regolamenti americani il comandante di squadra di blocco ha sempre diritto al 5 °/₀ sulle prede della sua divisione, ed il suo capo di stato maggiore all' 1 °/₀. Le spese giudiziarie presso le Corti delle prede sono a carico dei catturatori.

Una teorica, della quale il nobile movente non isfugge ad alcuno, impone al milite doveri; diritti non accorda. Pur tuttavia saggezza consiglia l'armonia di questi e di quelli. Appo noi, nel corpo delle leggi marittime, le parti di preda non sono contemplate. Se questo mio libro cadrà sotto gli occhi del mio commilitone che copre le funzioni di ministro della marina l'esempio della vigilanza interessata degl'incrociatori americani lo consigli a dotare l'Italia di una legge che assicuri un compenso equo ai catturatori o distruggitori di roba nemica. Codeste misure vanno prese quando la pace regna, perchè il promulgarle a guerra aperta non assicura il buon meccanismo della procedura legale. E su ciò basti: si torni alla relazione di Gedeone Welles.

« *Squadra di blocco dell'Atlantico Meridionale.* — Questa squadra ha continuato a mantenere il blocco vigilantemente ed efficacemente.

Sinchè le nostre forze rimasero al largo di Charleston, invece che penetrar dentro la barra, l'illecito traffico perdurò e niuna solerzia lo sradicò del tutto. Colla mira d'impedirlo ed anche, se possibile, di espugnar Charleston, luogo dove scoppiò l'insurrezione, furono sin dall'anno scorso iniziati certi preparamenti per domarne le difese.

« Il dicastero spinse innanzi con ogni energia l'allestimento delle navi corazzate la cui costruzione era affidata all'industria privata, nonchè d'altre necessarie. Non prima del 7 aprile potè eseguirsi la prova d'armi. Sul pomeriggio di codesto giorno il contramiraglio Du Pont sul *New Ironsides* accompagnato da 7 *monitors* e dalla cannoniera *Keokuk* mosse per il porto ed assalì vigorosamente forte Sumter. A cagione di qualche impedimento la nave amiraglia non potè entrare in azione; ma le altre procederono e soffrirono il fuoco terribile e concentrato di batterie numerose.

« Per cagione degli ostacoli sommersi, la cui natura non era palese, non fu giudicato buono il tentativo di risalire sino alla città: e dopo una zuffa di due ore, alzato segnale di ritirata.

« Il danno inferto alle navi a torri fu comparativamente lieve ed in codesta rimarchevole contesa morì un uomo solo. Mai nessuna nave aveva sostenuto fuoco sì concentrato, sì che ottenemmo la prova delle doti di resistenza di cotal classe di navi. Erasi concertato rinnovar la dimane l'assalto; ma il disegno fu dimesso, e la squadra tratta fuori della barra nella tema che mal comportasse le tempeste della stagione ed il fuoco nemico.

« Il contramiraglio Du Pont avendo espresso desiderio di lasciar la carica occupata durante 18 mesi, il contramiraglio Andrea H. Foote fu nominato in suo luogo. Mentre questo prode e preclaro ufficiale accingevasi con alacrità a compiere il proprio dovere, morte il sorprese a Nuova York. Il contramiraglio Giovanni A. Dahlgren, suo secondo, s'affrettò immediatamente a Port Royal ed assunse il comando della squadra addì 6 luglio. Una mossa combinata di armi di mare e di terra (queste governate dal generale Banks) ci procurò dopo ardua e lunga lotta il possesso dell'isola Morris e delle sue batterie. La efficace cooperazione dei *monitors* e dell'*Ironsides* assicurò la vittoria. Sumter fu tosto ridotto a macerie, quantunque il nemico continuasse a tenervi piccola ed impotente guarnigione protetta dalle propinque batterie. Nel lento lavoro dei 5 mesi d'assedio, come anche nella dimostrazione del 7 d'aprile, fu provata la capacità dei *monitors* nell'offendere e nel resistere.

« Dal giorno in cui, mercè l'amiraglio Dahlgren, la squadra è rimasta dentro la barra ed abbiamo munito l'isola Morris, il commercio di Charleston è cessato. Estinta come centro di traffico, la piazza non

ha più valore militare e strategico, e nulla importa se i ribelli, a prezzo di sacrificî ed esaurimento, vi si mantengano.

« Il più segnalato e straordinario conflitto dell'anno nelle acque perlustrate dalla squadra onde parlo (e che ad un tempo fu tra i più istruttivi) ebbe luogo il 17 giugno in Wassaw Sound tra il monitor *Weehawken* e la batteria corazzata *Atlanta.* Al pari dell'antecedente occorso nel marzo 1862 ad Hampton Roads, questo duello fu combattuto tra navi dispari in mole; ma il risultato ne fu più pronto e decisivo. L'*Atlanta* era piroscafo potente, corazzato dai ribelli ed allestito con grave dispendio. Fiducioso di vincere i suoi minori antagonisti *Weehawken* e *Nahant,* fu accompagnato da battelli gremiti di spettatori che ne testimoniassero il trionfo. Ma i prodi ufficiali e marinari delle nostre navi turrite conoscevano la propria possanza e corsero a combattere. Lo scontro dimostrò non solo la efficacia degli scafi, ma anche della bocca da fuoco di 38 centim. situata per la prima volta a bordo ed intorno alla convenienza della quale le opinioni erano diverse. Il conflitto fu sì breve che uno solo dei monitors vi prese parte, quantunque l'altro gli fosse vicino ed ardesse d'entrar in azione. Il *Nahant* non avendo pilota procedeva nelle acque del *Weehawken;* ma, prima che sparasse, il fato del nemico fu deciso. Sì breve la lotta che il *Weehawken in 15 minuti e con 5 cannonate* dei suoi grossi pezzi da 38 smantellò e catturò il formidabile antagonista. Codesto rimarchevole resultato testimonia favorevolmente per il tipo *monitor* nella guerra costiera. Sembra abbia soffocato nel nemico qualsivoglia rimasta speranza di controbattere le nostri navi con altre sue ».

L'*Atlanta* fu la più infelice prova — se ne eccettuo la *Louisiana* — dell'architettura navale confederata. Il lettore ricorda il *Fingal* tratto da Liverpool a Savannah sotto il comando di Bulloch? Fu corazzato, affidato a Guglielmo Webb, già ufficiale della *old navy;* lo armarono di 2 cannoni rigati da 17 centimetri e di 2 da 15 del sistema Brooke. Sull'estrema prora gli guarnirono una torpedine ad asta. La vittoria di G. Rodgers del *Weehawken* sull'antico *Fingal* mutatosi in *Atlanta* ebbe eco tra gli studiosi della rinnuovata balistica, ed aprì la tenzone tra l'artiglieria di grosso calibro ad anima liscia che mira a *contundere* e l'altra di minor calibro, ma ad anima rigata, che mira a *perforare.* Continuo a trascrivere la relazione del ministro.

« *Squadra del Golfo Orientale.* — Il sig. Bailey facente funzione di contramiraglio ha continuato a comandar questa squadra bloccando la costa di Florida da Capo Canaveral a levante, sino a Pensacola a ponente. Dentro codesti limiti niun fatto importante di guerra è occorso. Il blocco è stato accuratamente mantenuto; d'onde cattura di molte prede e quasi assoluta estinzione del traffico illecito.

« Il barchereccio ha distrutto molte saline del nemico. Dalla prossima Cuba e dalla non lontana Nassau numeroso piccolo naviglio ha tentato sforzare il blocco. Più di 100 scafi sono stati nell'anno corrente catturati o distrutti ».

« *Squadra del Golfo Occidentale.* — I doveri di questa sezione delle forze navali sono stati diversi e difficili. Durante gran parte dell'anno il contramiraglio Farragut ha impiegato le migliori navi nell'acque fluviali per aprire la navigazione del Mississippi, in ciò aiutato dall'esercito. Conscio dell'importanza di codesta opera, che sta tanto a cuore al Governo cui preme l'autorità nazionale venga ripristinata colà e che l'adito alla grande valle centrale della federazione sia praticabile, l'amiraglio Farragut ha affidato al suo luogotenente la cura del blocco da mare; ed ha consacrato ogni energia personale all'inseguimento dei ribelli, a smantellarne le batterie ed a rimuovere ogni ostacolo che essi disponessero per interrompere la navigazione fluviale. Conquistata nel 1862 Nuova Orleans, le forze navali di ammonte e d'avvalle si congiunsero: e se l'esercito avesse potuto fornire una valida cooperazione, Vicksburgh sarebbe stata conquistata. I Confederati, favoriti dalle circostanze, fortificarono potentemente Vicksburgh, Port Hudson e Grand Gulf. Perciò quanto poteva condurci a proda nel 1862 con mediocre sforzo, fu lavoro immenso, arduo e quasi incredibile nel 1863. Indispensabile aprir comunicazioni col contramiraglio Porter e la sua *squadra del Mississippi* nonchè col generale Ulisse Grant, ambedue intenti a stringere Vicksburgh. L'amiraglio Farragut adunque mosse da Bâton-Rouge nel marzo con molte navi e colla mira di oltrepassar le batterie di Port Hudson; la corvetta amiraglia *Hartford* e l'*Albatross* sole vi riuscirono e per queste due navi ebbe luogo il contatto. La virtù di Farragut procacciò alla marina il possesso dell'acque fluviali da Vicksburgh sino a Port Hudson e la maniera di bloccar la Red River per intercettare le vettovaglie che dal Texas andavano al campo dell'esercito nemico, il quale riconobbe in codesta mossa colpo sì fatale che non più si rialzò. Ciò compiuto, l'amiraglio sbarcò dall'*Hartford*, e tornando avvalle mediante il corso dell'Atchafalaya ripigliò le disposizioni per l'assalto finale di Port Hudson. Il continuo trarre a granata della squadra, l'opera della squadretta bombardiera e d'una batteria a terra servita dai marinari secondò l'azione dell'esercito. Circa 3 mila proiettili di scoppio da 33 centimetri furono lanciati dalle bombarde: molti da 22 centimetri sparò la batteria a terra. Caduta Vicksburgh il 4 luglio, Port Hudson dovè il 9 arrendersi al generale Banks che l'assediava da alcune settimane. Il comando supremo delle navi nelle acque in ammonte di Nuova Orleans fu allora trasferito dal Farragut al collega Porter. Il ministero offrì all'amiraglio Far-

ragut un breve riposo che accettò, ed il governo del blocco passò al commodoro Bell ».

Nel meritato momentaneo riposo il glorioso vincitore di Nuova Orleans ritemprò le forze. Lo additerò più innanzi espugnatore di altro luogo arduo a ridurre.

« *Squadra del Mississippi.* — Codesta squadra è stata alacremente impegnata nel ristorare il predominio nazionale nella gran valle centrale.

« Il contramiraglio Porter onde la solerzia, l'energia e la prontezza di risorse adattavano eminentemente al comando, ha palesato vigore straordinario in varie imprese lungo il Mississippi ed affluenti, nonchè nell'aiutare massima parte delle mosse dell'esercito.

« La espugnazione di Arkansas Post, lungo la White River nel gennaio, lo smantellamento delle sue batterie nel maggio, e la cooperazione alla conquista di Wicksburgh, ecco le più geste prominenti di codesta squadra, segnati da episodi d'audacia singolare e romanzesca.

« L'appendice della presente relazione contiene i particolari delle maravigliose avventure che accompagnarono gli sforzi per dominare il corso dell'Yazoo, spazzandolo di torpedini, macchine esplosive ed ostacoli d'ogni sorta presso la sua foce nel Mississippi. A codesta impresa tennero dietro la singolare, detta di Yazoo Pass; e l'altra che ha nome da Steel's bayou e Deer Creek. Anche sulla riva destra del Mississippi, cioè lungo i fiumi dell'Arkansas e della Louisiana settentrionale si palesò l'audacia de' nostri marinari. Il Cumberland ed il Tennessee sono stati assiduamente esplorati da vigilanti ed esperti ufficiali di marina: e l'inseguimento della cavalleria di Morgan, continuato per 500 miglia dai nostri piroscafi lungo l'Ohio sino a cattura finale di essa, ha sollecitato l'attenzione della patria.

« Ma l'evento massimo onde va gloriosa la squadra fu la conquista degli approcci di Wicksburgh dove il grosso dell'esercito e dell'armata si concentrò. L'ampiezza delle difese con cui la piazza sfidavaci resero formidabil cosa l'assedio; e la squadra v'ebbe parte cospicua. Durante *quarantadue* giorni non interrotti i mortai fulminarono tanto la città quanto i parapetti. Grossi cannoni montati su zattere mantennero durante *quattordici* giorni fuoco incessante. Tredici cannoni di grosso calibro furono dalle navi sbarcati ed equipaggiati da marinari. Le cannoniere in avvalle della piazza furono di continuo impegnate nel tirare a granata. In totale spararonsi *16 mila* proiettili da scoppio dalle artiglierie della marina.

« La creazione e l'ordinamento di codesta grossa squadra che ha prestato servizio cotanto efficace nel Mississippi superiore ed affluenti lungo uno sviluppo superante *3 mila miglia,* può giustamente considerarsi siccome uno dei più cospicui eventi del nostro tempo.

« Circa due anni or sono noi non possedevamo un solo scafo in quelle acque, laddove oggi sono solcate da 100 carene, armate di 462 cannoni maneggiati da 5500 uomini.

« Il Kentucky, il Tennessee, l'Arkansas, il Mississippi e la Louisiana settentrionale ecco le regioni liberate per mezzo della squadra. Il contramiraglio Porter ha ben sostenuto la riputazione guadagnata con tanta nobiltà d'animo dal compianto Foote ed ha condotto alla vittoria forze più potenti e numerose che quelle onde il suo eroico predecessore ebbe il governo. Per creare ed ordinare la squadra non si dimentichi quali difficoltà si presentassero, postochè il ministero non aveva colà arsenali ed officine. Fu dunque necessario tutto raccogliere in luogo sicuro e riparato. Cairo fu prescelta all'uopo sotto la sopraveglianza di ufficiali che si sono consacrati ad opera laboriosa, non meno meritoria di quella dei colleghi che fronteggiavano il nemico ».

Il nome di Davide Porter non è nuovo ai lettori. Or mi sembra giunto il momento d'intessere succinta biografia dell'uomo valorosissimo che col collega e fratello adottivo Farragut ha condiviso i massimi onori nella guerra civile.

Davide D. Porter nacque in Chester di Pennsylvania l'8 giugno del 1813. È morto il 13 febbraio 1891 amiraglio degli Stati Uniti, coprendo la carica con la quale Farragut era stato ricompensato. Compiuti i primi rudimentari studi, seguì l'anno 1824 il commodoro Porter suo padre nella caccia dei pirati che infestavan il mar delle Antille. Due anni dopo il commodoro prese servigio sotto l'insegne del Messico ribelle alla Spagna e nominò *midshipman* il giovinetto figlio che nel 1827 è ufficiale dell'*Esmeralda*, preda armata in corsa, ed ha parte alla cattura di 30 navicelle commerciali spagnuole. Un altro Porter, cugino suo, capitanava l'*Esmeralda*. Ammutinatisi i ventinove uomini onde l'equipaggio componevasi, i due congiunti ed un marinaio svedese uccisero parte dei ribelli, il resto assicurarono ai ferri. L'anno seguente il nostro giovanotto fu sul *Guerrero* lungo la costa di Cuba quando questo vinse i due brigantini *Marte* ed *Amelia* nella baia di Mariel. Accorse al rombo del cannone la fregata *Lealtad* al costoro soccorso, e catturò il brigantino messicano dopo due ore di tenzone. La prigionia di David Porter durò un anno. Rimpatriato nel 1829, fu nominato *midshipman* nella marina degli Stati Uniti, servì sino al grado di luogotenente, fu uno degli aiuti dell'illustre Maury e secondo di Tatnall nella guerra contro il Messico l'anno 1847. A pace conclusa, Porter prese servigio nella marina mercantile pur rimanendo nei quadri: ed allo scoppio della guerra civile fu tra i primi a dar prove di fervore pel mantenimento del patto federale. Quanto aiutasse Farragut a Nuova

Orleans ho detto. Al comando della squadra del Mississippi palesò tutte le eminenti doti di sommo capitano.

Durante la guerra del 1793-1802 il generale Pichegru catturò con squadroni di cavalleria la squadra olandese. Nel 1863 la squadra del Mississippi inseguì e raggiunse la cavalleria di Morgan, audacissimo partigiano confederato. La divisione che condusse a termine codesta operazione fu capitanata da Leroy Fitch. Ragionevolmente il Welles chiama *romanzesche* alcune manifestazioni della squadra del Mississippi. Basti a darne un'idea il brano seguente del rapporto di Davide Porter intorno all'impresa dell'Yazoo Pass.

« Yazoo River, 26 marzo 1863.

« Signore: Dalla data della mia ultima lettera ad oggi ho compiuto un'avanscoperta in paese nemico. Era qualche tempo che, aprendomi un varco tra la macchia che è tutta sommersa, avevo trovato un adito per entrare nel fiume Yazoo; e per esso la via che mi conducesse alle spalle di Wicksburgh senza sacrificio di navi. Cosicchè, dietro notizie procacciatemi da un negro, accompagnato dal luogotenente Murphy, partii per una prima esplorazione. Lasciammo Steele 's bayou che nelle magre è un fosso e lo seguimmo per circa 30 miglia. Questa parte dell'itinerario fu perfettamente praticabile. Black bayou sembrò arrestarci; ma dietro più accurato esame discoprimmo che col *rimuovere gli alberi delle rive potevamo* risalire il corso d'acqua ».

Al 14 parte con 5 corazzate, 4 bombarde e 4 rimorchiatori per l'esplorato bayou e giunge all'imboccatura del Deer creek. « Qui gli equipaggi dovettero aprirsi la strada sradicando gli alberi o discostandoli colla prora, mentre se ne recidevano coll'ascie i rami dell'inforcatura. Fu lavoro faticosissimo, ma *in 24 ore riuscimmo a percorrere 4 miglia* e ci trovammo dentro Deer Creek dove — ci era stato annunciato — sarebbero sparite le difficoltà. Ma ciò nulla meno il fiumicello fu risalito in ragione di circa un miglio all'ora. Il nemico, che invero non s'aspettava le corazzate penetrassero sì addentro nella contrada, combatteva sul fronte e seminava di ostacoli le acque alle spalle; d'onde un ritorno non meno arduo dell'innoltrarsi. Ufficiali e marinari alternarono costantemente l'opera durante *sei giorni e sei notti* col dormire ai proprî pezzi. Percorremmo 70 miglia nell'andata ed altrettante nel ritorno ».

In altri fiumi che Porter perlustrò non trovò tronchi d'albero, ma qualcosa di più terribile, intendo le torpedini sull'origine delle quali è prezzo dell'opera succintamente parlare.

Le medesime difficoltà che i Confederati incontrarono nel fornir

di buone motrici le improvvise corazzate sussisterono per conceder loro torpedini efficaci. Che vale sistema bene studiato se i materiali per la costruzione difettano? Alla scarsità dunque di buon materiale i Confederati non poterono rimediare a malgrado di sacrifici inenarrabili, ed a ciò i Federali furon debitori della sicurezza relativa dei loro scafi che percorsero acque disseminate di torpedini. Su codeste nuove armi, or divenute familiari, ha scritto con molta competenza C. W. Sleeman che fu ufficiale inglese e poi turco. L'opera sua ha nome « *Torpedoes and Torpedo warfare* ». Trarrò da lui qualche elemento istorico riguardo alla mina subacquea.

Già ho parlato della prima mina subacquea dello Gianibelli al famoso ponte di Farnese in Anversa. L'anno 1775 il capitano Davide Bushnell nativo del Connecticut provò praticamente che una mina carica di polvere immersa nell'acqua può venire accesa mediante un innesco. Bushnell è dunque l'inventore della torpedine propriamente detta. Qualche mese di poi propose al governo provvisorio degli Stati Uniti un battello sottomarino che portasse le sue mine sotto il piano dei vascelli nemici. L'accensione delle torpedini di Bushnell procacciavasi per mezzo di un movimento d'orologeria. Sta di fatto che i tentativi di Bushnell durante il 1776 ed il 1777 non riuscirono, ed i vascelli inglesi minacciati uscirono perfettamente indenni. Roberto Fulton nel 1797 sperimentò a Parigi sulla Senna un certo suo congegno col quale faceva muovere sott'acqua talune cassette di polvere ed esplodevalè a suo talento. L'anno 1801, col patronato di Napoleone Buonaparte, Fulton sperimentò il suo *Nautilus*, battello sottomarino, e fe' saltar per aria nel porto di Brest una navicella cui aveva accostato una torpedine carica di 20 libbre di polvere. Codesto è il primo caso di nave affondata da una torpedine. Di Francia Fulton passò in Inghilterra. Pitt prestò benevolo orecchio all'inventore, ma lord Jervis gli s'oppose in tutti i modi. Ciò nullameno il 15 ottobre 1805 Fulton demolì la *Dorotea*, grosso brigantino, facendogli scoppiar sotto una mina. Perchè Jervis, malgrado il riuscito sperimento, fu così acerbo oppositore di Fulton? Il motivo lo espresse chiaramente colle parole che seguono: « Pitt è uno sciocco se incoraggia un congegno di guerra il quale, riuscendo, toglierebbe di mano il tridente a quelli che sin qui vi pretendono ». Ed invero non conveniva agl'Inglesi, possessori di fiorito naviglio, render di pubblica ragione un'arma che appunto è soprattutto minacciosa al naviglio.

Fulton, tornato negli Stati Uniti, propose nientemeno che tre generi diversi di torpedini. Le esperienze di Fulton furono proseguite nel 1829 dal colonnello Colt (l'inventore della rivoltella) al quale si deve l'accensione per mezzo di una batteria elettrica. L'anno 1842 Colt esplose

elettricamente una mina subacquea connessa ad una batteria elettrica per mezzo di un reoforo. Durante la guerra nel Baltico i due amiragli di Francia e d'Inghilterra andando in avanscoperta sul *Merlin*, risentirono gli effetti, ma non il danno, di una torpedine Jacoby. Più su ho detto che il celebre Maury si occupò specialmente di mine subacquee: ed una torpedine ad asta era guarnita sulla prua dell'*Atlanta* della quale ho narrato più addietro la cattura. I Confederati non furono soli a valersi di torpedini; i loro antagonisti le adottarono ben presto; ed avendo a disposizione materiale di qualità superiore, ottennero resultati più efficaci.

Non concluderò il sommario dei fatti accaduti nel 1863 senza toccar della spesa che la guerra navale costò ai Federali. Trovo nella relazione di Gedeone Welles che essa salì a 63.211.105 dollari. Voglia però osservar meco il lettore che il dollaro di quel tempo è di carta, non d'oro; che la valuta di Stato ebbe straordinarie oscillazioni; e che in media è prudente calcolare il dollaro-carta di quell'epoca alla stregua di 2 franchi in valuta d'oro. La spesa dunque dell'anno raggiunse press'a poco 125 milioni di lire in valuta metallica. Nella medesima relazione del 1864 trovo il bilancio di previsione per i due anni successivi in circa 143 milioni di dollari-carta. Codesta somma la vedo suddivisa nei capitoli seguenti:

Paghe dell'armata.	Dollari	19.433.241,00
Costruzione e riparazione di macchine a vapore.	„	39.362.000,00
Costruzione e riparazione di navi	„	32.575.000,00
Costruzione di corazzate	„	19.600.000,00
Artiglieria e magazzini.	„	8.603.946,00
Combustibile, canapa ed equipaggiamento di navi.	„	7.540.000,00
Provvigioni e vestiario.	„	6.915.605,00
Miscellanea	„	3.869.850,00
Arsenali e sopraintendenza	„	2.558.448,00
Fanteria marina	„	1.445.321,85
Ospedali	„	358.500,00
Accademia Navale e pubblicazioni.	„	366.873,55
	Dollari	142.628.785,40

III. — Sino agli albori del 64 la marina federale aveva condotto a termine la maggior parte dell'opera impostasi. La costa atlantica e quella del Golfo erano bloccate, il Mississippi conquistato. Or dovevansi esplorare gli affluenti e ruinarvi fortezze, città e navi del nemico. È questa la seconda parte della storia di quella guerra memoranda, non meno della prima ferace d'insegnamenti. Vi acquistarono altissima fama Farragut, Porter, Dahlgren tra i generali, Flusser e Cushing tra i giovani ufficiali.

Durante la prima settimana d'aprile l'amiraglio Porter aveva risalito la Red River sino a Grand Ecore con 12 navi di guerra e 30 onerarie, mentre il generale Banks con fiorito esercito orientava le proprie mosse con quelle della squadra. Respinto ed astretto a ritirarsi 60 miglia in avvalle di questa, Banks ebbe appena il tempo di spedire un corriere all'amiraglio a significargli come stavan le cose. Già Porter discendeva il fiume con la lentezza cui gli ostacoli in esso disseminati lo obbligavano, quando, raggiunta Alessandria, s'accorse che nonostante la stagione, il fiume dimagrava. Otto corazzate e 4 cannoniere rischiavano dunque ritrovarsi tagliate fuori dal Mississippi. Nel maggio l'acqua aveva dimagrato al punto nella Red River, che a Porter balenò il pensiero dolorosissimo di dare alle fiamme tutta la propria squadra. Abbandonato da Banks omai in piena rotta, altro non gli rimaneva se non sbarcar la sua gente, e tramutatala in una brigata, aprirsi la via con la carabina. Ventura volle che il tenente colonnello Bailey, comandante del genio del 19° corpo, concepisse il pensiero di costruire una pescaia per via della quale l'acqua si alzasse tanto da far galleggiare le navi in guisa che potessero poi discendere coll'impeto della corrente quando all'istante opportuno la pescaia fosse demolita. Bailey confidava cotanto in quel disegno, che convinse Porter e Banks della sua efficacia. Ottenne 3 mila uomini e 300 carri da Banks; le foreste circostanti eran ricche di legname; le pietre si andarono a prendere a distanza, ed in otto giorni il lavoro veramente meraviglioso fu compiuto. Ecco in qual guisa Porter descrive il salvamento della sua squadra.

«... Basti dire che la pescaia fu finita in otto giorni circa, e l'acqua era gonfiata siffattamente in ammonte da permetter al *Fort Hindman,* all'*Osage* ed al *Neosho* di discendere ed accingersi a saltar la pescaia. In un altro giorno l'acqua sarebbe stata alta a sufficienza perchè tutte le navi il potessero. Sventuratamente al mattino del giorno 9 la pressione dell'acqua fu sì forte che spazzò via due barconi carichi di pietre. Ciò vedendo balzai in sella, e galoppai là dove stavano ancorate le navi più in ammonte, ed ordinai immediatamente al *Lexington* di tentare l'uscita traverso la pescaia. Il *Lexington* riuscì ad oltrepassare in tempo le cascate che giacevano in ammonte, quantunque l'acqua dimagrasse rapidamente mentre esso correva. Poi governò dritto per l'apertura della pescaia attraverso alla quale l'acqua balzava così furiosamente che sembrava dovesse travolgere la nave. Migliaia di cuori battevano ansiosi. Il silenzio era così profondo che allorquando il *Lexington* si avvicinò alla pescaia si sarebbe udito il rumore d'una spilla cadente al suolo. Penetrò nell'adito col vapore in piena tensione, scivolò lungo i fianchi dello squarcio, diè due o tre spasmodici barcollamenti, rimase un istante fermo sulle roccie in avvalle; ma la corrente

lo trascinò in acqua sì profonda che andò sicuro presso una delle rive. Un applauso assordante ruppe l'aria, la gioia illuminò tutti i volti.

« Il *Neosho* seguì: aveva tutti i boccaporti chiusi, e ogni precauzione era stata presa. Ma il suo pilota, spaventatosi mentre approssimavasi alla cateratta, fermò la macchina, laddove io aveva imposto di manovrare a tutta forza. Il risultato dell'errore di lui fu che per un istante lo scafo disparve alla vista. Ognuno pensò che il *Neosho* fosse perduto. Ciò non pertanto si salvò, e non ebbe che a deplorare uno squarcio nella carena che un'ora dopo fu riparato. L'*Hindman* e l'*Osage* vennero giù entrambi bellamente senza nulla toccare. Se fortuna mi assisteva per far discendere anche le navi grosse, non disperavo che la squadra continuasse a prestar servizio lungo il Mississippi. Il guasto occorso alla pescaia, lungi dallo scuorare il colonnello Bailey, lo indusse a rinnuovare gli sforzi per i quali già 4 navi erano al sicuro. I magnanimi soldati, il cui lavoro di otto giorni un istante aveva sconnesso, si diedero allegramente a nuove fatiche, or fiduciosi che tutte le navi sarebbero state ricuperate. Quella brava gente aveva lavorato giorno e notte da una settimana, nell'acqua fino al collo, sotto il sole che li arrostiva, tagliando alberi e trasportando macigni; eppur l'allegria in essa dominava. Tutto considerato, fu ventura che il pezzo di pescaia fosse portato via, perchè i due barconi, abbattutisi sopra certe roccie della riva sinistra, avean servito da cuscinetto alle corazzate, impedendo, come poscia si vide, che corressero a distruzione certa ».

« La forza dell'acqua e la velocità della corrente non permettevano di costruire in breve ora una diga continua lunga 200 metri. Bailey prescelse lasciare un adito di circa 18 metri nella diga, e di costruire una serie di dighe laterali presso le cascate in ammonte. Questo lavoro chiese tre giorni, e l'11 il *Mound City*, il *Carondelet* e il *Pittsburgh* sormontarono le cascate quantunque fosse necessario laboriosamente trascinarli, per cagion della ristrettezza e della sinuosità del canale. La dimane l'*Ozark*, il *Louisville* ed il *Chillicothe*, nonchè due rimorchiatori, imitarono la manovra. Immediatamente dopo il *Mound City*, il *Carondelet* ed il *Pittsburgh* si accinsero successivamente ad infilare il passaggio coi loro boccaporti chiusi. Lo spettacolo della costoro manovra fu magnifico; solo lo può apprezzar chi lo vide. Salvo uno o due timoni che usciron dal posto, non deplorammo alcuna avaria. La dimane alle 10 del mattino il *Louisville*, il *Chillicothe*, l'*Ozark* e i due rimorchiatori passarono ancor essi senza altro accidente disgraziato che la perdita di un uomo che l'acqua spazzò via dal ponte d'un dei rimorchiatori. Alle tre del pomeriggio la squadra aveva rimbarcato carbone e munizioni e scendeva la riviera seguìta dal convoglio dei trasporti ».

Omai la difesa dei Confederati limitavasi al bacino del Roanoke, alle piazze di Wilmington, Charleston, Savannah e Mobile d'importanza varia. Premeva ai Federali dominare il corso del Roanoke, lunghesso il quale i Confederati offendevano le divisioni dell'esercito campeggiante alle spalle di Richmond: premeva conquistar Wilmington, perchè luogo opportunissimo ai contrabbandieri; Charleston, la quale prima d'ogni altra città aveva disconosciuto il patto federale; infine Mobile dove il Mallory con grandi stenti aveva impiantato un arsenale. Premeva meno Savannah, dopo che Dupont era riuscito a scacciare i Confederati dal forte Pulasky che ne guardava l'approdo, ed a porvi guarnigione; sì che dentro Savannah omai i contrabbandieri non penetravano più.

Lungo il Roanoke erano accadute novità. Nell'aprile del 1864 i Confederati vi avevano approntato l'ariete *Albemarle*. Melantone Smith (colui che comandava il *Mississippi* alla conquista di Nuova Orleans) era a guardia del fiume con una divisioncella di cannoniere che andavano in volta combattendo i riparti nemici che lungo le rive ingrossavano qua e là. Egli stava allor difendendo Plymouth (là dove il Roanoke mette foce nell'Albemarle Sound) quando l'*Albemarle* gli venne addosso. Il comandante Flusser che correva su per il fiume in avanscoperta con le cannoniere *Miami* e *Southfield* osò assalirlo.

Flusser aveva legato il *Southfield* al suo *Miami* con catene a strascico tenute lasche ed uniti i due scafi con un lungo pennone. Mirava pigliar in mezzo l'*Albemarle*. Questo ariete era comandato dal Cooke che sfuggì all'insidia, si strinse alla riva, poi girando subitaneamente diede dello sperone nel *Southfield* che affondò: il *Miami* ne ricuperò due ufficiali e 42 uomini. Sì prossimi erano l'*Albemarle* ed il *Miami* che Flusser sparando a bruciapelo il cannone, la granata di questo scoppiò contro la corazza del nemico ed i frammenti ne rimbalzarono sul *Miami* e stesero Flusser esanime sul ponte. L'*Albemarle* rimase padrone assoluto del campo.

Il 5 maggio Cooke discese il Roanoke accompagnato da due minori piroscafi, il *Bombshell* ed il *Cottonplant*. Corse 16 miglia, gli si pararono innanzi le seguenti navi non corazzate di Melantone Smith.

Mattabasset . . .	Comandante	Febiger	cannoni	6
Sassacus	„	Roe	„	8
Wyalusing. . . .	„	Queen	„	6
Whitehead. . . .	„	Barrett	„	1
Miami	„	French	„	7
Commodoro Hull .	„	Josselyn	„	2
Ceres	„	Foster	„	2
				32

In totale la divisione numerava anche 23 obici da sbarco, cosicchè il totale delle bocche da fuoco saliva a 55. Il *Miami* era guernito d'una torpedine ad asta e d'una rete da pesca da calumare in guisa e tempo che l'eliche gemelle dell'ariete vi s'impigliassero.

L'*Albemarle* fu la corazzata dei Confederati che fece le migliori prove. Merita invero se ne tratti, anche perchè era mossa da due eliche quantunque i due assi fossero collegati ad unica trasmissione di forza. Disegnata da Giovanni Porter costruttore capo della marina confederata, ne venne affidata l'architettura al sig. Gilberto Elliott che la compaginò in un campo di grano; l'opera chiese un anno. L'*Albemarle* riuscì lunga 60 metri, larga al baglio maestro 15, con intorno a 3 di pescagione.

Salvo la caratteristica dell'eliche gemelle che si spiega con la necessità di ottenere buon cammino con scarsa pescagione, l'*Albemarle* presentò l'aspetto della *Virginia*, dell'*Atlanta*, e della *Louisiana*. Fu corazzata a 10 centimetri in due strati ed armata di 4 cannoni rigati. Le due macchine segnavano ciascuna 200 cavalli. È dunque tra 4 cannoni riparati dietro corazza e 55 bocche da fuoco non protette che fu combattuta la battaglia di Plymouth; d'onde la sua peculiare importanza.

Smith si preparò all'assalto alle 2 del pomeriggio schierato in due colonne tempestando l'*Albemarle* di fuoco rapido e nutrito che produsse parecchie avarie. Già erano le 5 quando il *Sassacus*, scelto l'istante opportuno, dà dello sperone alla mezzania del nemico dalla banda di diritta. Sotto l'urto delle 974 tonnellate del *Sassacus*, l'ariete confederato piegò sino a metter il bordo sotto; ma raddrizzatosi repente gli scaricò il suo fuoco addosso perforandogli una caldaia ed infliggendogli grosse perdite. Invano il *Miami* si provò ad impegnar l'eliche dell'*Albemarle* colla sua rete, indarno tentò colpirlo con la torpedine; nemmeno riuscì il tentativo di buttar dentro la camminiera una cassa di polvere. La corazzata sfuggì a tutte l'eroiche prove del nemico. La notte separò i combattenti. Durante lo scontro il *Bombshell* s'era arreso al *Sassacus*. La giornata era costata alla divisione 29 uomini; e tutta l'opera di due anni condotta a termine nelle acque interne dalla squadra dell'Atlantico settentrionale rischiava d'andar perduta. Fu allora che il dicastero gettò gli occhi sopra un ufficiale poco più che ventenne, noto per audacia senza pari, ma temperata da straordinaria scaltrezza, W. B. Cushing, che non esito a giudicare il Cochrane del periodo vaporiero.

Ho pensato questo libro come un inno alla maestria ed all'audacia marinaresche: e l'ho dedicato ai giovani dell'armata nazionale. Leggano dunque il manoscritto di Guglielmo Cushing rimasto lungo tempo

inedito e pubblicato dal « *Century* » del mese di luglio 1888. Eccolo nella sua integrità. Quale scritto altrui lo supererebbe in efficacia?

« Nel settembre del 1864 il Governo era in angoscia circa lo stato delle cose nei *sounds* della Carolina settentrionale. Nell'aprile una corazzata dei ribelli aveva assalito Plymouth, sconfitta la squadra, affondato il *Southfield,* ucciso il prode comandante Flusser. La brigata del generale Wessell s'era arresa, tutto il circostante paese ed il corso del Roanoke erano caduti sotto il dominio del nemico. Il Little Washington e la Tar River furono girate e per noi perdute. Qualche tempo dopo (5 maggio) la corazzata *Albemarle* discesa nel *sound* aveva impegnato battaglia con 7 nostri piroscafi, recato molto danno, soffertone poco. Il *Sassacus* aveva tentato affondarla, ma senza riuscirvi, anzi una granata da 100 libbre avevagli sfondato la caldaia. Il Governo non aveva allor disponibile veruna corazzata che potesse penetrar nei *sounds* al di dentro della barra di Hatteras. Egli era molto probabile che i nostri incrociatori in legno sarebbero sconfitti e costretti ad abbandonare Newbern, l'isola di Roanoke, ed altri luoghi minacciati. Ad ogni modo era impossibile per qualsivoglia nostra nave controbattere in Plymouth l'*Albemarle;* e bloccarla con tutta la squadra importava molto dispendio.

« Allo stato degli atti l'amiraglio Lee mi parlò del caso; ed io gli proposi un disegno di cattura ed un secondo di distruzione, sottomettendoglieli per iscritto ambedue; ciascun de' quali ero pronto a condurre a termine.

« Il primo era fondato sul fatto che attraversando un padule potevamo avvicinarci alla corazzata sino a pochi metri di distanza. Là un centinaio d'uomini recando seco battelli di gutta-percha da gonfiarsi al momento, potevano tentare impadronirsi della nave nemica alla scalata. Nel secondo disegno la forza d'assalto dovea contenersi in due piccolissimi piroscafi a bassa pressione, armati ciascuno di un cannoncino di campagna e di una torpedine. Secondo questo disegno al quale davo la preferenza, intendevo che la prima barca si lanciasse all'assalto, mentre la seconda l'appoggiasse con scariche di mitraglia, o rinnovasse il tentativo quando la prima fosse respinta. Essa poteva anche rendersi utile raccogliendo i feriti. L'amiraglio Lee ripose fede nel sopraddetto disegno, e mi spedì a Washington acciò lo sottoponessi al ministro. Il sottosegretario di Stato signor Fox dubitò della sua efficacia; pur tuttavia concluse col mandarmi a Nuova-York a fare acquisto del naviglio.

« Avendo trovato alcune lance in costruzione per servigio di picchetto, ne scelsi due e mi diedi a guernirle. Erano aperte, lunghe circa 10 metri, animate da piccole motrici ad elica. Sulla prora di ognuna stabilii un cannone da 12 libbre di palla, ed un'asta lunga pressochè

cinque metri la quale si potesse muovere in ogni direzione. La torpedine da fissarsi all'estremità era invenzione del macchinista Lay ed introdotta in servizio dall'ingegnere capo Wood. Completi d'ogni cosa partimmo per il mezzogiorno pigliando la via dei canali che mettono nella baia della Chesapeake; perdemmo una barca nello scendere a Norfolk. Questa fu solenne sventura, e non ho ancora capito come sia occorsa. Ho dimenticato il nome dell'ufficiale volontario alla cui cura era affidata; ricordo che fu preso prigione insieme alla sua gente. Smarrito il mio miglior battello, andai giù lungo i canali della Chesapeake e dell'Albemarle e raggiunsi i *sounds*. A mezza strada il canale era colmato; ma avendo scoperto un ruscello che vi fluiva in avvalle dell'ostacolo, procurai di recarmivi. Mi si affacciò una diga da mulino, aspettai le acque alte, e diedi a tutto vapore per sormontare quell'ostacolo. Oltrepassatolo, investii; ma scaricai la barca del cannone e del suo carbone, e dopo due giorni di lavoro ero in acqua alta. Discendendo con soli sette uomini un canale lunghesso il quale per 30 miglia non incontrai nè un picchetto delle nostre schiere, nè un partigiano della nostra causa, raggiunsi spinto dal cattivo tempo l'isola di Roanoke. Ivi pretesi che dovevo recarmi a Beaufort; anzi impegnai due passaggieri a venir con me. Codesta astuzia era necessaria a cagione della prossimità delle forze confederate. Se qualcuno avesse saputo il mio luogo di approdo, la notizia sarebbe stata trasmessa a Plymouth assai prima che vi giungessi io. A 50 miglia dentro il *sound* avvistai la squadra ancorata alla bocca del fiume a guardia dell'ariete. Allora per la prima volta rivelai ai miei ufficiali e marinari la meditata impresa, e dissi loro che eran liberi di rimaner meco od andar via. I miei sette uomini tutti si chiarirono volenterosi rimanere. Il signor Howarth del *Monticello* era stato meco ad altre perigliose intraprese. Altri otto uomini mi furono aggregati, tra i quali il commissario Francesco H. Swan il quale, mentre stavo per muovere, mi si raccomandò che lo imbarcassi, soggiungendo che non si era mai trovato in alcun combattimento. Non curando la mia osservazione, che cioè il caso non era favorevole per un iniziamento, pur tuttavia rinnovò l'istanza e s'imbarcò. Per lui la notte fu ricca di eventi, in quanto che fu ferito, pigliato prigioniero e chiuso per quattro mesi nel carcere di Libby.

« Il fiume Roanoke ha una media larghezza di 120 metri, ed è profondo. Otto miglia dentro la foce giace Plymouth ove l'ariete stava ormeggiato. Parecchie migliaia di soldati occupavano la città e le fortificazioni distendentesi su ambo le rive. Un miglio in avvalle dell'ariete giaceva il *Southfield* naufragato, ma il cui ponte di comando tuttavia emergeva e dava asilo ad un picchetto che segnalasse ogni cosa sospetta e sparasse razzi in caso di assalto. Ciò posto, sorprendere il nemico

e vincerlo sembrava impossibile. Ma l'impossibile vale per i timidi; decidemmo sormontare ogni ostacolo, e nella notte del 27 d'ottobre penetrammo nella riviera rimorchiando una lancia i cui uomini dovevano al primo « chi va là! » salire a bordo al *Southfield* ed impedire che i razzi fossero sparati. La fortuna sedette nel nostro battello, e noi passammo ad una diecina di metri dalle sentinelle senz'esser scoperti, e ci avvicinammo al molo dove i ribelli riposavano sicuri. In quell'istante io pensai se non fosse miglior consiglio invadere coi miei venti uomini l'*Albemarle* e prenderlo *vivo,* adoperando le granate a mano, le rivoltelle e le sciabole. Certo l'*Albemarle* aveva a bordo fòrze decuple e migliaia d'uomini lì presso; ma la sorpresa è tutto; e credetti che, tagliando prontamente gli ormeggi, avremmo potuto discender la corrente, domar l'equipaggio e valersi dei fianchi di ferro della nostra preda come valida protezione contro i cannoni delle sponde. Siccome ero pratico della città, conclusi sbarcare sull'estremità del molo, avvicinarmi cautamente e di subito invader la nave. Ma giusto mentre io manovravo a quest'uopo, un rapido « *chi va là!* » fu udito sprigionarsi dalla corazzata, ed in un battibaleno altri gli fecero eco. Allora imposi alla lancia di levarsi volta e discendere per impadronirsi del picchetto sul *Southfield:* poscia ordinando al macchinista di adoperare tutta la pressione, lanciai la barca contro la scura montagna di ferro di fronte a noi. Scoppiò fuoco vivo non solo dalla nave, ma dagli uomini distesi in catena sulla spiaggia. Non procacciò danno, e rapidamente ci avvicinammo. Ma ecco che un gran fuoco sfavillò sul lido e la luce mi fè discoprire che intorno all'*Albemarle* giaceva a buona distanza del fianco una *panna* (¹) messa lì per opporsi all'azione delle torpedini. Allo scopo d'esaminar più dappresso la panna governai lungo il fianco al nemico, ne subii il fuoco, e poggiai rotondo per far ritorno da 100 metri lontano con tutto impeto e dar dentro ad angolo retto nella panna, calcolando che i legnami rimasti a lungo nell'acqua sarebbero diventati sdrucciolevoli; in questo caso la mia barca li avrebbe incavalcati e sarebbe entrata nello spazio tra la panna e l'ariete. In codesto salto contenevasi l'unica speranza della vittoria; capivo altresì che la barca non avrebbe potuto più uscire dallo spazio racchiuso. E, colà giunto per compiere il mio disegno, il morire era semplice dovere. Mentre mi allontanavo, la parte dorsale dell'uniforme mi fu strappata dalle pallottole di carabina e la suola di una scarpa portata via. Il fuoco era oltre misura nutrito; ma affievolitosi un istante, il comandante nemico mi dimandò « *chi eravamo* ».

« I miei uomini diedero risposta faceta: la mia fu uno sparo di mi-

(¹) *Panna* è la travata galleggiante che sta alla bocca della darsena.

traglia col cannoncino. In meno che nol dico avevamo dato in pieno nella panna, sormontatala e coll'abbrivo smorzato, lentamente avanzavamo sotto il giardinetto dell'ariete. A tre metri distante apparavasi la bocca d'un cannone; udivamo ogni voce di comando. Avevo nella destra la manovra dell'asta, il percuotitoio della torpedine nella sinistra. Eravamo ora sì accosto che ordinai abbassare l'asta sino che il movimento della barca portò la torpedine sotto il piano. Diedi un colpo secco al percuotitoio e prontamente ritrassi la man sinistra percossa da una palla. La esplosione fu contemporanea ad una grandine di 100 libbre di mitraglia che ci fu sparata a bruciapelo e ad un diluvio d'acqua sollevata dalla torpedine.

« Dopo aver due volte rifiutato di arrendermi comandai alla mia gente di salvarsi e, buttando via sciabola, rivoltella, scarpe e vestiario, m'immersi nel fiume dando bracciate che mi allontanassero dalla barca la quale stava affondando. L'acqua era fredda quantunque i ghiacci fossero da lungo tempo disciolti, e intirizzivo, mentre la superficie del fiume era solcata da palle e mitraglia. I miei amici della squadra distavano dodici miglia: non potevo dunque attenderne aiuto: morire sembravami più dolce che cader prigione dei ribelli. Tirai per l'opposta sponda ed allorchè ne fui prossimo un uomo del mio equipaggio diè in un grido strozzato e colò a fondo. I ribelli esploravano l'acqua con alcune barche, ricuperando i miei uomini; una di esse, attratta dal rumore, vogava verso di me. Udii pronunciar il mio nome, però non fui scorto. Allora governai per mezzo fiume ed in avvalle e tosto fui assai in giù per tentar l'approdo. Ma mentre sforzavomi pigliar terra udii un gemito alle mie spalle e, quantunque esausto, tornai addietro per aiutare colui che — ufficiale o comune — aveva coraggiosamente condiviso il mio pericolo ed il pericolo del quale ora era mio dovere condividere.

« Nuotando al buio, coll'occhio a livello dell'acqua, è impossibile concepir l'idea della distanza; e si travaglia sotto il pensiero scoraggiante che non si fa cammino. Ma se dovevo morire quella notte, almeno il potessi nel salvar la vita altrui! Mi approssimai al nuotatore che si palesò essere il sott'ufficiale Woodman il quale mi disse non poter più oltre sostenersi. Togliendogli il berretto di capo lo sollevai col braccio destro e gli comandai di nuotare. Durante circa dieci minuti procurò rimanere a galla; ma, vigore fisico e presenza di spirito tosto mancatigli, diè un grido ed affondò al pari di un sasso; avventuratamente non trascinandomi seco.

« Ero daccapo solo e bracciai verso il lido dove s'erge la città, guadagnando poco spazio a cagione della debolezza delle bracciate, degli abiti inzuppati e dell'ondate fitte che m'entravano in bocca ogni

qualvolta l'aprivo per respirare. Ciò nulla meno ero fermo nel non voler colare a fondo, *non volevo* cedere e continuai a muovermi meccanicamente dopo che la mia forza fisica era già esausta.

« Alfine — e non un minuto troppo presto — toccai il fango molle; e nell'eccitamento della prima scossa mi rizzai e mossi un passo; poscia ricaddi e rimasi tra l'acqua e il fango sino all'alba, inabile a strisciar sulle mani e le ginocchia, mezzo agghiacciato, col cervello vuoto salvo d'un'idea: *quella fissa di scampare.* L'annegamento, la morte nel padule tutto sembravami meno crudele che la prigionia. Come si fè giorno chiaro mi trovai nel padule propinquo ai sobborghi di Plymouth, e non più che trenta metri distante dalle fortificazioni. Il sole dardeggiò caldo e luminoso, incoraggiante visitatore, pronto a rendermi una buona parte della forza ond'ero stato privato sin quì. I suoi raggi illuminarono la città popolosa di militi e di marinari che andavano qua e là e come dolenti per subitaneo evento luttuoso. Mi fu sorgente di soddisfazione il pensare che un mio tratto di cordoncino aveva messo quella gente sì drammaticamente in azione: ma siccome non desideravo davvero essere scoperto da qualsivoglia dei numerosi ribelli, non rimasi a lungo spettatore. Prima mia cura fu calarmi tra i giunchi che orlavano all'asciutto il padule; ma per ciò occorrevami passare lungo una quindicina di metri di radura, sotto l'occhio della sentinella che passeggiava sul parapetto. Sorvegliatala sinchè si voltasse addietro, diedi un balzo; ma non avevo coperto metà della distanza allorchè l'uomo, giratosi, mi obbligò a chinarmi tra due sentieri. Forse non fui riconosciuto per via del fango che mi copriva e mercè il quale ero color del suolo: ad ogni modo la scolta continuò il suo andirivieni per qualche tempo mentre supino io aspettavo nuova occasione favorevole. Tosto un manipolo di quattro uomini discese il sentiero alla mia destra; due erano ufficiali e passarono sì accosto a me da sfiorar coi piedi il mio braccio. Conversavano intorno ai casi della notte e maravigliavansi dell'accaduto, ignari della prossimità di tale che avrebbe potuto spiegarglielo. Ciò m'indusse a riguadagnar il padule, il che feci affondando in esso calcagni e gomiti nella terra molle, pollice a pollice. Poi durante cinque ore, a capo, piedi e mani nude, mi aprii il varco là dove penso niuno fosse mai andato, sinchè raggiunsi una radura dove potei riposare all'asciutto. Mani e piedi sanguinavano; pure le mie disavventure non avevano peranco raggiunto il colmo. Una comandata di militi stava affondando certe scune nel fiume; passai a pochi metri dalle loro spalle in un solco di grano e raggiunsi un luogo alberato. Qui m'imbattei in uno schiavo e dopo avergli dato 20 dollari di nostra carta-moneta ed un brano della Santa Scrittura (due argomenti potentissimi con un vecchio negro) riposi in lui fedeltà, sì da mandarlo in città per novelle dell'ariete.

« Quando tornò e non ebbi dubbio veruno intorno al fato dell'*Albemarle,* procedei e attraverso macchia sì folta che mia unica guida era il sole. Circa le 2 pomeridiane uscii alla riva d'un ruscello profondo come molti ne abbondano nel vicinato e corrente giusto di fronte all'unica strada carrettiera. Sembrommi provvidenziale che fossi uscito là all'aperto, perchè pochi metri in ammonte od avvalle non avrei veduta la strada ed avrei continuato stanco e privo di cibo sino ad incontrar ignota tomba. Come Dio volle la ventura mi trasse là dove un picchetto di sette uomini era appostato presso un battello a carena piatta legato alle radiche d'un cipresso. Sorvegliandoli sino a che s'internassero per mangiare, raggiunsi a nuoto la loro sponda, e m'impadronii dello schifo. Gli levai volta, lo spinsi innanzi a me per qualche metro sino ad un gomito del corso d'acqua, poi mi arrampicai, salii dentro e diedi delle pale in acqua solo come può farlo un uomo la cui libertà è in giuoco.

« Vogai e vogai incessantemente mentre il giorno adimò in crepuscolo ed a questo la notte sottentrò e fui avvolto nelle tenebre appena diradate dal debole lume di qualche stella visibile attraverso le dense cortine della macchia d'ambo le rive. Alfine raggiunsi la foce del Roanoke ed il *sound* mi si dischiuse. Il fragile mio schifo non avrebbe resistito all'ordinario flutto del *sound;* ma volle ventura che fosse calmo: pur tuttavia mi fu giuocoforza vogar sempre da un bordo solo per mantenermi in rotta, stante la corrente. Dopo aver governato sulle stelle durante pressoché due ore per il luogo dove supponevo la squadra giacesse, scorsi alfine una nave; ma molto mi ci volle a giungere a portata di voce. Il mio « *olà* » fu dato con quanta forza rimanevami: e poi caddi esausto sul pagliuolo, attendendo il resultato. Avevo dato una palata al minuto per dieci ore consecutive e per quattro il mio corpo aveva *dormito,* salvo nel cervello e nelle braccia. La *Valley City,* nave di picchetto, filò per occhio e mise in moto all'udir il mio « olà », ammainando contemporaneamente le lance e pigliando le volute precauzioni contro le torpedini. Trascorse qualche tempo prima fossi raccolto, siccome a bordo eran convinti che io fossi il capitano d'una macchina infernale nemica, e che il luogotenente Cushing fosse morto la notte precedente.

« In fine fui tratto a bordo, confortato di acquavite temperata con acqua e condotto alla nave capitana comandata dal Macomb. Non sì tosto fu noto il mio ritorno spararonsi razzi e fu chiamata la gente in coperta per dar gli « urrá ». Poi esaurita la narrazione della mia vittoria, tutti i comandanti furono chiamati all'ordine per deliberare intorno all'immediato assalto.

« Il mattino mi trovò pienamente ristabilito, salvo alle mani ed ai

piedi: *ed ebbi il piacere di scambiar cannonate colle batteri' che avevo ispezionato nel dì precedente.*

« Fui mandato poi col *Valley City* a presentarmi all'amiraglio Porter in Hampton Roads, e tosto Plymouth soccombette agevolmente alle armi di Macomb. Ricevei le congratulazioni del ministero, i ringraziamenti del Congresso e fui anche promosso a luogotenente-comandante ».

Non so esimermi dal trascrivere in calce della prosa serena di Cushing la nobile narrazione in cui la madre di lui si riferisce al commiato ch'ei prese prima di correre ad incerta vittoria. Il brano ricorda le pure linee dell'arte greca.

« Ben rammento il giorno torbido di autunno quando Will, a casa in breve licenza, m'invitò a cavalcar secolui ad Arkwright hills. Colà non andai mai più, ma il luogo s'associa perennemente nella mia memoria alla distruzione dell'*Albemarle*. La giornata era buia e nebbiosa. Dove niuno poteva udirci Will mi disse: « madre, ho assunto compito grave che anima viva deve ignorare sinchè non è condotto a termine: ve lo *debbo dire* perchè ho bisogno delle vostre preghiere ». E mi narrò che il ministero avevagli ordinato distruggere l'*Albemarle:* come, quando, dove, tutto mi disse particolarmente, mentre tentavo frenar i battiti del cuore ed ascoltar silenziosa. Alfine esclamai: « figlio mio, credo riuscirai, ma non *puoi* tornarmi *vivo*. Perchè ti ordinano questo? ». Temetti domandar troppo. « Madre, sarà fatto, o voi non avrete più il vostro Will, e se muoio è per la buona causa ». Poi, pronunziai alcune parole d'incoraggiamento.... Ma, in quei giorni d'angoscia, con nessuno condivisi, ogni ora mutavasi in secolo d'agonia sino a che dall'altro mio figlio Howard giunse il telegramma « Will è salvo e vittorioso ».

Se curiosità pungesse il lettore di conoscere a puntino le geste numerose del Cochrane americano, la « *Rivista Marittima* » del marzo 1894 le contiene accuratamente raccolte da me e suffragate da scritti dell'amiraglio Porter, di Soley e di Maria Spofford.

Omai le ultime speranze navali dei Confederati s'erano concentrate in Mobile presso alla foce dell'Alabama, che solca l'omonima regione rimasta sin allora immune dall'invasione d'eserciti nemici. La baia di Mobile era luogo opportuno ai contrabbandieri. E la stampa, non ancor paga dell'opera dell'armata, si diè a spronar il ministero perchè *facesse qualcosa.*

Farragut fu dunque incaricato soprattutto di far *far qualcosa* contro Mobile. Sino dal 20 gennaio del 1864 andò a riconoscerne le difese. V'andò in persona e la esplorazione fu sì minuta da contare i pezzi dei forti Gaines e Morgan, nonchè i piloni che erano tutti piantati attraverso al passo in guisa da forzare le navi ed obliquare ed esporsi

PIANO DEL PORTO SAN GIORGIO
dell'Isola di Lissa
Rilevato dal Capitano G. F. SMITH,
della R. Marina Britannica.
·1819·
Napoli · Reale Officio Topografico.
Forte S. Giorgio
(quota 50 m.)
1. Batteria di 10 cannoni di cui 4 rigati e un paixhan.
2. Terrazzo con 4 cannoni
3. Caserma
4. Traverse in terra e travi esternamente rivestite di muro a secco per riparare la polveriera principale che si trova nella parte contigua del forte.
5. Spalleggiamento per 2 mortai.
6. Batteria Mamula più bassa con 4 cannoni (quota 30 m)
7. Due alloggiamenti o baracche
Torre Wellington - telegrafo alta 120·130 come la T. Bentinck, più una batteria bassa per mortai. L'asse è nella direzione dell'Isola S. Giorgio.
Tenda
Isola S. Giorgio
Non esiste più
Baracche
Forte S. Giorgio
T. di Robertson
T. di Wellington
T. di Bentink
Batt. Zuparina
4 cannoni con traverse in secco agli estremi. La batteria bassa per 2 cannoni sembra abbandonata da lungo tempo
T. Bentink
Nella torre un cannone. La batteria bassa guarda Carober.
P. San Giorgio
LUKA
S. Spirito
LISSA
Casino
S. Giorgio
KUTT
Batteria Smyth in terra con 5 cannoni, forse chiusa al la gola da un muro a feritoie. La fabbrica bassa (polveriera e caserma) è riparata verso mare da una traversa in terra.
un Miglio all'
Valle per cui mena una buona strada al forte Wellington
Monumento
Deposito di cannoni lisci (18)
Batteria Madonna 4 cannoni in barbetta con Caserma difensiva a feritoie
Giard. pubblici formanti gli spalti
Traverse
N.B. Le annotazioni d'indole militare vi sono state segnate su dal luogoten. gen. nob. Ezio Vecchi, durante una sua visita all'Isola di Lissa.
V.I.

al tiro dei cannoni del forte Morgan. Informatori sicuri lo avvertirono che al riparo delle fortezze stavano il *Tennessee*, potente batteria corazzata, e qualche cannoniera protetta. L'amiraglio, quantunque l'ardimento non gli mancasse, segnalò al ministro che senza qualche monitor l'impresa non sarebbe riuscita. Le quintane corse sotto Vicksburgh gli avevano insegnato che non si può sempre fare a fidanza con nemico agguerrito. Al terzo anno di campagna aperta i Confederati erano superiori in punto arte militare ai loro fratelli che avevano invano difeso Nuova Orleans; per di più il comandante delle forze navali dentro Mobile era Buchanan, l'uomo d'incontrastato valore che il lettore ha visto all'opera. Farragut lo conosceva di lunga mano ed altamente lo apprezzava; invitò il Ministero a distaccare parte di quei monitors che sotto Charleston scambiavano cannonate contro i forti Moultrie e Sumter ed a spedirglieli. Non era spediente lasciar tempo che Buchanan migliorasse la tuttavia informe sua squadra e doventasse avversario più terribile. Il 17 di marzo l'illustre marinaro confederato uscì fuori per la prima volta e comparve nella baia di Mobile propriamente detta. A levante delle bocche del Mississipi s'apre la vasta baia, in fondo alla quale, presso la foce del fiume omonimo, giace la città di Mobile. Vi fanno capo ferrovie da maestro e da greco e le due riviere Alabama e Tombigbee.

I Confederati v'avevano armato il *Tennessee* e parecchi piroscafi; armati e non costruiti, perchè il cantiere originario del *Tennessee* fu a Selma; in Mobile ricevette a bordo il motore e le corazze dello spessore di 15 centimetri in tre piastre separate e sovrapposte. La macchina era quella di un vecchio piroscafo a ruote.

Due opere in terra difendevano la entrata della baia di Mobile; cioè il forte Morgan ed il forte Gaines che comandano il passo tra Mobile Point e l'isola Dauphine, e che chiamasi *passo di levante*. C'è anche da ponente un altro passo, che intercede fra Cedar Point e l'isola Dauphine; è il *Grant's pass:* lo dominava il forte Powell. Le bocche dei passi erano guarnite d'ostacoli, di torpedini, insomma di tutto quanto l'arte insegna per tener discosto un nemico o distruggerlo.

Farragut, alle reiterate istanze, replicò scrivendo un'altra volta al ministero, informandolo che la presa di Mobile egli la stimava difficile, che il *Tennessee* aveva 15 centimetri di corazza e 6 cannoni rigati di 15 e 17 centimetri, che il *Tuscaloosa* e l'*Huntsville* avevano corazze di 10 centimetri, che le altre cannoniere confederate *Morgan, Gaines* e *Selma* erano in migliori condizioni che le proprie. L'amiraglio non diceva però che il motore delle navi nemiche era imperfetto. Conchiudeva: « Mi aspetto ad ogn'istante essere assalito da forze numericamente quasi pari, ma corazzate, contro le mie navi in legno; e lo scontro

sarà disuguale, perchè il *Tennessee* è impenetrabile alle cannonate e la nostra sola speranza sta nel colarlo a picco, il che cercheremo fare nel miglior modo che potremo; ma se non riuscisse, il panico dei nostri partigiani in questa regione scoppierà al di là di ogni immaginazione. Essi crederanno Nuova Orleans e Pensacola prossime a tornare in potere del nemico... » — « ...Comprendo perfettamente ed apprezzo la mia situazione. L'esperienza che ho dello scontro tra l'*Arkansas* e le navi dell'amiraglio Davis sul Mississippi, mi dice chiaro quanto sia ineguale ogni lotta tra corazzate e navi non protette, a meno che non si riesca a distruggere le corazzate. Perciò profondamente rimpiango che il ministero non sia stato buono a darmi un monitor dei numerosi che assediano Charleston o che percorrono il Mississippi. Ho sempre sperato in uno di quelli; ma sembra che a noi occorra il doppio tempo che agli altri per costruire una corazzata. Pare che i fati e gl'intraprenditori militino contro di noi... » — « ...Siate certo, signore, che la marina farà il suo dovere qualunque sia il caso, od io mi sbaglio di grosso. Credo che qui abbiate molte persone pronte a qualunque sacrifizio che la patria richieda. Io altro non domando fuorchè facciano l'intero dover loro; quanto al resultato, esso appartiene a Dio ».

Non un monitor, ma come Dio volle, ne furono spediti 4 di rinforzo: il *Tecumseh*, il *Winnebago* ed il *Chickasaw*, ma ad intervalli; e per il mezzo luglio l'amiraglio preparò le sue forze coll'ordine del giorno seguente che sembrami opportuno trascrivere per intiero; lo stile dipinge l'uomo, e l'ordine contiene una vera istruzione sul modo di combattere col naviglio di quel periodo:

« *Ordine generale numero 10.* — Nave amiraglia *Hartford;* baia di Mobile, 12 luglio 1864.

« Sbarcate la roba inutile e preparatevi al conflitto. Guarnite con reti d'abbordaggio il fianco destro, e proteggete la ruota del timone ed i timonieri con vele e brande. Situate catene e sacchi di sabbia sul ponte al disopra della macchina per difenderla dal tiro in arcata. Le catene dell'ancora di speranza guarnitele come corazza intorno al bordo, o prendete quell'altre misure di sicurezza che la vostra ingegnosità suggerisca. Sbarcate le lance del fianco destro, od ammainatele e passatele al sinistro; quelle del fianco sinistro ammainatele sino al bagnasciuga. Abbiate uno scandagliatore ed un pilota nella lancia poppiera di sinistra.

« Le navi correranno la quintana dei forti allacciate a coppie come indicherò. La nave amiraglia sarà capofila; a partire da Sand Island metterà la prora per tramontana quarta a greco della bussola sino al traverso del forte Morgan; poi per maestro mezza quarta a tramontana sino al di là del Middle Ground; poscia infine per tramontana quarta

a maestro. Le altre navi come dall'annesso disegno seguiranno in colonna sinchè riceveranno ordine di dar fondo. Fate attenzione a tenervi in linea in guisa da poter adoperare il cannone cacciatore. Ogni nave dunque si tenga a poppavia della prodiera e dall'infuori della sua fiancata, un tantino sulla destra sino che sarà giunta al traverso dei forti; allora le navi governeranno normalmente l'una nell'acque dell'altra; oltrepassati i forti torneranno a disporsi in modo da potere adoperare i cannoni di ritirata senza menomamente disturbare la respettiva poppiera.

« L'amiraglio intende aprire il fuoco a minima distanza dalle batterie del forte Morgan; le navi in sott'ordine invece faranno fuoco appena il forte incominci. Usate spolette a breve tempo per le granate e gli *shrapnell;* dentro tre o quattro cento yarde sparate a mitraglia. Vi è noto che abbiamo sinquì puntato un po' alto; ma tirando a mitraglia è prudente aumentar l'elevazione. Se una o più navi ricevessero avarie gravi, le compagne le trascineranno seco; chè se nol potessero, la coppia poppiera porti l'assistenza richiesta. Siccome l'amiraglio contempla il caso di mettere in moto mentre la marea è alta, si richiede solamente quella velocità bastevole ad impedire alle navi avariate o pericolanti di scarocciare sui banchi.

« Le navi che il possano porranno qualche cannone sul castello e sul casseretto: i serventi dei pezzi del castello riprenderanno il loro posto appena giunti fuori del tiro a mitraglia. I cannoni minori continueranno un fuoco ben nutrito a *shrapnell* ».

Il giorno 5 di agosto del 1864, tutto essendo in pronto, Farragut allacciò le sue navi in legno due a due, tenendo i monitors fuori di questa doppia linea, e marciò incontro al nemico nell'ordine seguente:

Il *Brooklyn* coll'*Octorora;* l'*Hartford* col *Metacomet;* il *Richmond* col *Port Royal;* il *Lackwanna* col *Seminole;* il *Monongahela* col *Kennebec;* l'*Ossipee* coll'*Itasca;* l'*Oneida* col *Galena.* I monitor *Tecumseh, Manhattan, Winnebago* e *Chickasaw* formarono linea speciale a destra delle due colonne. La giornata incominciò alle cinque e quarantasette minuti, alle sette e sei minuti il fuoco fu aperto da tutti. Il *Tecumseh,* capofila dei monitors, sfondato da una torpedine, colò a fondo senza che niuno scampasse. Il *Brooklyn,* capofila di una delle colonne, era al traverso del forte Morgan quando mise a tutta forza indietro per girare un ostacolo imprevisto che era un grappolo di torpedini emerse. Certo che se il rimanente della squadra avesse imitato il *Brooklyn* la confusione sarebbe stata incalcolabile. Ma Farragut senza esitare forzò la macchina e, preso il posto del *Brooklyn,* diventò capofila. Somma ventura per lui, le torpedini erano state affondate qualche mese prima e non produssero l'effetto temuto. Alle otto già la

squadra aveva oltrepassato forte Morgan ed era avvolta nel fumo, quando Buchanan gli si lanciò a tutta forza addosso col *Tennessee*, col *Morgan*, col *Gaines* e col *Selma* i quali si erano tenuti in pressione al ridosso. Ogni nave allora combattè per conto proprio. Il *Metacomet* catturò sollecitamente il *Selma;* il *Gaines* cercò scampo coll'andar in costa ed il *Morgan* risalì la riviera di Mobile lasciando il *Tennessee* a tener testa solo contro 17 navi. La tenzone fu lunga; e d'ambo le parti onorevole. Merita se ne parli, perchè essa colla prova dell'esperimento ha dichiarato la superiorità assoluta dei calibri enormi. Buchanan ragionevolmente riponeva confidenza assoluta nei suoi 15 centimetri di corazza (che i proiettili rotondi da 26 centimetri ed i piccoli ogivali della squadra federale non avrebbero bucato) e nelle proprie artiglierie rigate di forte calibro. Ed invero, quantunque i nemici lo bersagliassero a tiro corto, il *Tennessee* impavido replicava ed inferiva solenni avarie.

Allora il capitano Strong della corvetta *Monongahela* di 1400 tonnellate diè di cozzo colla prora nel fianco del *Tennessee*, ma gli strisciò contro e non riuscì che a strapparne il tagliamare. Marchand col *Lackavanna* imitò la manovra del collega, con poco vantaggio ed aprendo una falla d'acqua alla propria nave; l'*Hartford* ciò nulla meno si provò ed ancor esso strisciò, pur accompagnando l'urto colla fiancata dei suoi cannoni sparati a tre metri di distanza, proprio a bruciapelo.

I due monitors *Winnebago* e *Manhattan* capitanati respettivamente da Stevens e da Nicholson entrarono allora in azione; li raggiunse tosto il *Chickasaw* del Perkins. Il *Manhattan* di recente armato aveva due cannoni Rodman da 37 centimetri, armi a pareti liscie, ma tali da sopportare la carica di 60 libbre inglesi, pari a 30 chilogrammi. Il *Tennessee* ch'aveva resistito validamente alle cannonate che il *Winnebago* e il *Chickasaw*, armati di pezzi da 26 centimetri, gli scaraventarono sulla casamatta senza penetrarne la corazza, fu vinto da un sol tiro del *Manhattan* che gli sconquassò ogni cosa e lo indusse ad ammainar i colori. La battaglia di Mobile fu così ultimata.

Ricorderò che l'amiraglio Buchanan, ferito in una gamba, era stato costretto a lasciare al suo secondo la direzione della manovra e che a conti fatti i Federali contarono 52 morti e 172 feriti all'infuori dell'equipaggio intiero del *Tecumseh* che annegò. Non si dà impunemente di cozzo con uno scafo di legno contro una corazzata; gravi perciò le avarie subìte dalle navi vincitrici. I forti Gaines e Powell capitolarono la stessa sera; forte Morgan fu conquistato il 23 d'agosto per assedio.

IV. — La guerra moriva. I Confederati erano esauriti. La *Virginia*, l'*Arkansas*, la *Louisiana*, il *Mississippi*, il *Manassas*, l'*Atlanta*, il *Tennessee* e l'*Albemarle* non erano più. Rimaneva ai Confederati la

divisione de' corsari stanca delle incontrate fatiche, delle crociere sostenute e, diciamolo pure, non punto incoraggiata dall'incerto appoggio che i Governi europei procacciavano alla causa confederata. Dirò brevemente la sorte ultima delle varie navi che la composero.

Il giorno 18 giugno 1864, Raffaele Semmes era coll'*Alabama* a Cherbourg. Il *Kearsarge*, corvetta presso a poco di egual forza, venne a dar fondo presso di lui. Tra i due comandanti, un tempo colleghi, fu pattuito il singolar certame delle navi che si prepararono al duello al paro di antichi gladiatori. Al largo di Cherbourg sotto gli occhi di una fregata francese e di molti yachts, il comandante Winslow del *Kearsarge* e Raffaele Semmes dell'*Alabama* aprirono mutuo fuoco; la maggior precisione del tiro procurò la vittoria al *Kearsarge*, e l'*Alabama* colò a fondo. Omai le sue qualità nautiche sminuite dall'uso non lo qualificavano più per tenere i mari. Non posso tacere che l'aver navigato in mezzo a difficoltà politiche d'ogni genere ed in tutti i mari del mondo (e non sempre potendosi rifornire degli attrezzi necessarî e del necessario carbone) l'aver, dico, navigato senza riportare mai grave avaria, senza un investimento, senza niuno insomma dei guai che toccano a chiunque va in volta per mare, valgono al nome di Semmes ricordo perenne. Dirò ancora ch'egli conosceva a menadito il diritto internazionale; il che assai gli giovò per difendersi contro consoli avversarî e contro governatori timorosi; e consiglio chiunque vuol fare il corsaro a studiare al paro di lui, ch'erane maestro, il diritto pubblico in tempo di pace e di guerra.

Maffit lasciò il comando del *Florida* al tenente Morris; questi, ritornato dal largo, erasi ancorato a Bahia nel Brasile sotto la protezione d'un castello. Commise l'imprudenza di lasciar scendere in terra metà dell'equipaggio. Il comandante Collins colla corvetta federale *Wachussets* diè fondo a Bahia e nella notte del 7 ottobre 1864 s'impadronì all'arrembaggio del *Florida* e se lo rimorchiò via malgrado le proteste dei Brasiliani. L'atto di Collins è censurabile: ma il suo governo non lo disapprovò; e dopo diplomatico carteggio scambiato tra i gabinetti di Washington e di Rio Janeiro la forza potè più che il diritto, e chi ebbe i danni se li tenne.

Il comandante Page della corazzata confederata *Stonewall Jackson* era al Ferrol per causa di avarie infertegli dal cattivo tempo; le stava riparando. La fregata *Niagara* e la corvetta *Sacramento* volteggiavano in quei paraggi: il Page alle nove del mattino del 24 marzo 1865 uscì dal Ferrol e fu seguìto dalle due navi che non osarono assalirlo, e lo *Stonewall* ancorò a Lisbona. Colà approdarono pure le due navi federali. Fu lasciato salpare senza molestie e si diresse per l'Avana. Il comandante Craven del *Niagara* per non aver dimostrata la neces-

saria energia fu sottoposto a processo e condannato a perdere il grado da un consiglio di guerra presieduto da Farragut. Mentre Page era all'Avana, ricevè notizia della capitolazione di Appomatox la quale chiuse la guerra civile. Consegnò alla Corona di Spagna la sua corazzata contro chiusura dei conti alla nave ed all'equipaggio, conti che ammontarono a 16 mila dollari. La regina Isabella consegnò agli Stati Uniti lo *Stonewall* e questi lo vendettero al Giappone: naufragò poi percosso da un ciclone. La *Shenandoah*, dopo aver corso i mari circumpolari bruciando navi baleniere, fu portata dal suo capitano a Liverpool a pace ripristinata e consegnata al console degli Stati Uniti. Maury aveva durante una sua missione in Europa comprato nel 1863 il vapore inglese *Japan*. Fu il *Georgia* che, sotto il comando di un altro Maury, cugino del precedente, terminò la sua vita di corsaro catturato dalla fregata *Niagara* alla bocca del Tago quantunque più non battesse bandiera confederata. Il commodoro Barron al 28 febbraio del 1865 aveva ancor tra le mani il *Rappahannock*, altro piroscafo corsaro; fu venduto a guerra finita.

Allorquando la ribellione al patto federale erasi manifestata violentemente in Charleston e che la repressione era doventata inevitabile, il veterano Winfield Scott, generale supremo degli Stati Uniti, aveva in grembo alla consulta presieduta da Lincoln tracciata la strategia chiesta dai casi dicendo: « Dobbiamo soffocare il mezzodì come l'*anaconda* la sua preda, avvincendola colle molteplici spire ». I suoi giovani allievi su mare e su terra praticarono trionfalmente quella strategia; e sullo scorcio del 1864 la vigorosa costrizione dell'anaconda settentrionale raggiunse il massimo d'intensità, sì da mare che da terra. Fu decisa in Washington la conquista di Wilmington, radunata all'uopo tutta la forza navale da battaglia in Hampton Roads, offertone il governo a Farragut che, malandato in salute, rifiutò. Davide Porter fu allora comandato a dirigere le eventuali mosse in Atlantico: ne assunse il governo il 12 ottobre; Lee, suo predecessore, fu spedito alla squadra del Mississippi.

Tra le due baie amplissime di Onslow e Long, a mezza strada tra Capo Lookout e Capo Romain mette foce in Atlantico la riviera del Capo Fear dentro alla quale giace Wilmington; più che un fiume quella riviera è un estuario, alla cui apertura i secoli hanno edificato un'isola che ha nome Capo Fear e questa prolungasi per un basso fondo detto Frying pan lungo 5 miglia, largo 2 al collo. Il luogo è battuto da molti venti, perchè la costiera bassa corre per libeccio e le due nominate baie son archi d'amplissima corda. La direttrice della riviera è tramontana-mezzogiorno. Vi son dunque due passi mediante i quali si penetra nella Cape Fear River; uno per grecale, l'altro per

ponente. Il primo era dominato dal forte Caswell, che cadde in poter dei Federali, il secondo dal forte Fisher mirabilmente fiancheggiato e fronteggiato da secche. Forte Fisher, per quanto il nome lo dia ad intendere, non era un castello, ma un sistema d'opere contenente 75 bocche da fuoco nel forte Fisher propriamente detto e 89 nelle batterie di fiancheggiamento. Porter che aveva assistito all'assedio di Sebastopoli considerava l'opera di Capo Fear più ardua che il famoso ridotto Kornilof. Alla stregua numerica l'amiraglio superava il nemico, poichè la corazzata *Ironsides*, i monitors *Monadnock*, *Mahopac*, *Saugus* e *Canonicus*, le fregate ad elica *Minnesota*, *Wabash* e *Colorado*, la fregata a ruote *Susquehanna* e le navi minori, corvette cioè e cannoniere ad elica ed a ruote, rappresentavano una forza di 500 bocche a fuoco, onde però solo poco più della metà potevano battere liberamente. Fu ventilata l'idea di caricar un piroscafo camuffato a contrabbandiere con cassette di polvere, investirlo contro la scarpa del forte ad esploder la mina. Ciò ricorda l'incendiarie che Simone di Saint-Bon ed Augusto Albini dovevano trarre sotto le batterie di Gaeta. Il tentativo fu messo in opera, ma la muratura e gli spalleggiamenti non ruinarono affatto. Si pensò dunque adoperar il cannone.

All'alba del 24 dicembre i quattro monitors e la batteria corazzata *Ironsides* ancorarono sotto forte Fisher; i monitors a 1400 metri, l'*Ironsides* più al largo a causa della pescagione maggiore, le altre navi in due linee a denti. La batteria durò cinque quarti d'ora, scorsi i quali il nemico fu ridotto al silenzio. Ma il ritardo delle schiere capitanate dal generale Butler, che giunsero solo al tramonto, resero delusivi i resultati ottenuti. La dimani l'assalto concertato ebbe luogo; ora il general Weitzel che capitanava i 3 mila uomini dello sbarco asserì non poter dar la scalata, perchè dal fuoco di bordo forte Fisher non aveva riportato danni sufficienti. Fu questo l'unico caso durante la guerra che tra esercito e marina scoppiasse scandaloso dissidio. Una consulta tenuta il 29 decembre da Abramo Lincoln, presenti Welles ed il generale Ulisse Grant, decise spedire 8 mila uomini capitanati dal generale Terry a ripigliar l'esecuzione del disegno. Addì 13 gennaio 1865 i monitors ancorarono a 550 metri, l'*Ironsides* a 800, le altre navi come poterono; ma al largo. Mentre la squadra fulminava, l'esercito sbarcò; erano le 4 del pomeriggio; durante la notte le corazzate continuarono a trarre, le navi in legno anche; tutte con minore intensità: ripresero poi all'alba il tiro celere che prolungarono sino alla sera del 14. Terry tutto allestì per la scalata cui pigliarono parte altresì le compagnie da sbarco della squadra. Finalmente alle 11 del mattino del giorno 15 le navi riaprirono il fuoco che durò sino alle 3 pomeridiane ed a questo punto le schiere federali si slanciarono all'assalto.

Cinque ore di combattere ostinato con la carabina e la baionetta diedero la finale vittoria che fu acquistata a prezzo di molto sangue.

Il superstite fronte di mare confederato fu domato circa le 10 della sera. L'*anaconda* aveva stretto l'ultima spira!

Il lettore per avventura osserverà che alla narrazione circostanziata di codesta guerra americana io abbia dato sviluppo maggiore che ad altre. La euritmia è stata violata da me solo in apparenza, perchè la marina moderna, la marina onde oggi l'Italia s'inorgoglisce giustamente, la cui tattica è fondata sull'uso delle tre armi di bordo che sono il *cannone*, lo *sperone* e la *torpedine*, ebbe la sua genesi là oltre Atlantico mercè uomini insigni dei due campi fieramente combattenti. L'avo del moderno naviglio non è il *Napoléon;* non la *Gloire*, non il *Warrior*, ma il *Monitor* di Ericcson. Fu dimostrato là chiarissimamente che a costituire l'armata moderna non bastano intelligenza od audacia di ufficiali; queste doti ai Confederati non mancarono. Vuolsi una vigorosa industria indigena: e quel che più monta, vuolsi la indipendenza industriale. Non una bocca da fuoco, non uno scafo, non una macchina fu chiesta all'Europa dai Federali; tutto trassero dal grembo della nazione. Il conseguimento di alte velocità non fu da essi ricercato; ma gl'imprenditori del contrabbando in Inghilterra studiarono quelle navi a gran cammino le quali furon foriere delle velocissime d'oggi. Albeggiarono l'eliche gemelle: se ne ritrovano esempî nelle navi contrabbandiere e nell'*Albemarle*. Pur tuttavia non si pensò a renderne l'azione indipendente; il che è strano.

Le gesta americane ebbero eco potente in Inghilterra: sì che nel 1866 fu iniziata la interna riforma della marina britannica per la quale il modello dell'ufficiale si andò piuttosto a ricercare tra i capitani di Farragut che tra la nelsoniana *banda di fratelli*. Le alberature furono virtualmente condannate, quantunque non del tutto sbandite sul naviglio militare. La nave incendiaria non ebbe ragion d'esistere poichè la torpediniera ebbe preso il suo luogo. Ultima conseguenza della guerra civile americana fu l'intervento a bordo della industria generale. Questa fornì assidua molti attrezzi meccanici chiamati a sbandire dalla nave il lavoro manuale: o se non a scacciarlo del tutto, a ridurlo certamente ai minimi termini. Ho accennato al conflitto tra due teoriche della balistica, o meglio tra l'artiglieria che contunde e quella che perfora. Codesta tenzone discese in campo nei *balipedî* a guerra finita. Ha condotto poi alla lotta industriale tra il *cannone e la corazza*, alla ricerca di altissime velocità iniziali, all'aumento graduale dello spessore della blinda. La polvere da sparo rimase tuttavia il venerabile miscuglio meccanico dei tre ben noti elementi; ma tra i Federali apparve la polvere compressa del dottore Doremus, da cui discendono

in retta linea le polveri odierne a grossi grani foggiati in tanti modi dissimili. Mentre le armi manesche a retrocarica incontraron favore, le bocche da fuoco si mantennero fedeli all'avancarica.

Non chiuderò le presenti note senza dilucidare un punto controverso. Fu detto e ripetuto a sazietà che l'amiraglio Farragut non si mostrasse tenero di corazzate. Nella biografia di lui intessuta dal figlio contengonsi certe lettere in cui l'illustre amiraglio tratta la corazzata con blanda ironia. Più tardi, vittorioso, nel calore di un brindisi, formulò il suo pensiero nella frase di magico effetto, « cuori di ferro su navi di legno »; la quale ha servito poscia di tema alle amplificazioni ed ai retorismi. Lungi da me il più remoto pensiero meno che rispettoso alla memoria di capitano sotto ogni riguardo insigne, e che fu maestro ai suoi concittadini non solo, ma a tutti i marinari contemporanei; audace quanto Nelson, avveduto ed energico quanto Collingwood del quale ripeteva volentieri le massime. Io scruto lo spirito di quell'austero uomo di guerra non in un brindisi, ma piuttosto nella lettera al Welles della quale ho trascritto la parte essenziale, là dove chiedevagli corazzate, non navi dai fianchi di quercia. E poichè son qui a sfrondare leggende, rimetterò le cose in essere anche per un altro episodio della vita di Farragut. Fu detto e ripetuto che, alla battaglia di Mobile, Farragut si facesse legare al colombiere di trinchetto del suo *Hartford* e di là governasse la squadra. Altri disse che si facesse legare alle sartie di trinchetto. Ciò non è vero. La verità istorica, estratta dalle memorie di ufficiali presenti alla battaglia di Mobile, è questa. Quando la squadra ebbe oltrepassata la barra e si trovò distante circa un miglio ed un quarto dal forte Morgan, Farragut salì su per le sartie di maestra e si fermò sotto la coffa, e passando il braccio attraverso al *buco del gatto,* prese il piede del pilota di bordo chiamato Martino Freeman il quale dall'alto della coffa segnalava al timone i mutamenti della rotta. Il sotto ufficiale dei segnali, temendo che in caso di ferita l'amiraglio ruzzolasse in mare lungo le sartie, salì con uno strafilaggio da branda per legarlo; ma questi e Freeman vi si opposero; e durante la battaglia Farragut strinse sempre il piede del piloto. A guerra finita, Freeman fu gratificato dallo Stato col posto di guardiano di un faro. Non fu vano capriccio che spinse l'amiraglio a stringere il piede al suo pilota, ma egli volle a quel modo tenersi sempre a contatto dell'uomo che passava gli ordini di lui dal portavoce.

Intorno a Farragut sta una pleiade di marinari degni d'esser paragonati ai celebri compagni di Tourville ed ai non meno illustri colleghi di Nelson. Porter, Foote, Lee, Davis, Rowan, Du Pont, Goldsborough, Bailey, Bell, Melantone Smith, Foote, Dahlgren, i due Rodgers, Worden, Flusser, Cushing sono stelle luminose.

La lode agli eroi non mi fa dimenticare la nazione onde uscirono. Bisogna risalire ai tempi più fulgidi dell'istoria marinara, ricordare i Greci di Cimone, i Romani di Lutazio Catulo, le armate comunali d'Italia e di Provenza, i Siciliani di Ruggero di Lauria, i Veneziani di Chioggia e di Lepanto, gl'Inglesi di Elisabetta, gli Olandesi di Wassenaer, di Martino Tromp e di Ruyter per ritrovar l'esempio americano recente d'un popolo che sorge gigante sul mare, armato Adamastore, e che tutto crea tra l'ansie angosciose di tenzone cruda quanto implacabile.

La marina federale durante la serie non interrotta di scontri quasi giornalieri, lungo costiere difficili, in mari tempestosi, in acque seminate d'insidie, costretta ad attenzione continua diurna e notturna, non fu esente da casi dolenti: e per fuoco, torpedini, o forza d'armi ebbe distrutti 34 legni; quasi il naviglio di potenza di terz'ordine.

Ma l'affetto della nazione, le cure dello Stato, ricompensarono i marinari intenti al blocco della costa e alla conquista dei luoghi fortificati. In merito della carità di privati cittadini e dell'azienda di Stato parlano chiaro ed alto il benessere degli equipaggi, l'esclusione dello scorbuto, il servigio perfetto di vettovagliamento e di vestiario. Nel periodo culminante della guerra civile i marinari arruolati raggiunsero la cifra di 50 mila, gli operai negli arsenali quella di 16,800. Mercè le cure del dicastero e della *commissione cristiana sanitaria* le squadre di blocco ricevettero libri, giornali, i benefici di perfetto servigio di posta e delicature d'ogni sorta. Una corrente non interrotta di mutua devozione legò l'armata al popolo. Orazio Bridge, direttore del servizio d'approvigionamento in Washington merita che si ricordi il suo nome a fianco a quello degli amiragli. Ecco a codesto riguardo ciò che scrive il Boynton nella sua « *History of the Navy during the rebellion* ».

.... « Grossi e rapidi piroscafi furono provvisti di vaste ghiacciaie, alcune delle quali capaci di 50 mila libbre di carne fresca, e potevan contenere abbastanza ghiaccio (300 tonnellate o più) da conservarla per molte settimane. In queste ghiacciaie furono accuratamente stivati quarti di manzo fresco. Le navi portavano anche abbondanza di legumi, come patate, cipolle, pomodori, rape ecc. e mele. I più grossi di quei piroscafi furono il *Connecticut*, di 1,800 tonnellate, ed il *Rhode Island* di 1,157. Mercè di essi la posta ed i passeggieri erano spediti e riportati, e funzionavano quasi colla regolarità di corrieri postali tra le squadre di blocco ed i porti di New-York, Boston e Filadelfia, comunicando con ogni nave delle squadre visitate. Ciascuna di queste possedeva una ghiacciaia, in cui potevansi conservare carni, frutta e ghiaccio. Il valore della roba spedita alle squadre di blocco raggiunse 1,063,160 dollari ».

V. — La guerra del 1812 era stata determinata dall'insolenza degl'Inglesi i quali, com'è noto, avevano manomesse navi americane. Ma gli Americani commisero a tre riprese violazioni assolute del diritto marittimo internazionale. L'8 di novembre 1861 il postale inglese *Trent* fu fermato nel canale di Bahama dalla corvetta americana *San Jacinto* che aveva a passaggieri i signori Mason e Slidell ambasciatori degli Stati Confederati presso il gabinetto britannico. Carlo Wilkes, comandante il *San Jacinto,* mandò sul *Trent* le sue lance armate in guerra e s'impadronì dei due uomini politici e dei loro segretari. Ciò contro il diritto delle genti. L'atto inconsulto fu applaudito dal popolo, approvato dal ministro Welles, deplorato dal Seward segretario di Stato e da Lincoln. Le rimostranze inglesi consigliarono il Governo degli Stati Uniti a restituire quei manomessi. All'altro caso di violazione di diritto ho già fatto allusione trattando di Napoleone Collins che in porto brasiliano catturò il *Florida.* Il terzo strappo nelle leggi che legano i popoli civili fu la cattura a largo mare della posta del *Peterhoff.* Il porto di Matamoras era diventato opportunissimo luogo ove le navi neutre venissero a caricare cotone. E difatti una linea di piroscafi postali era stata stabilita tra l'Inghilterra e Matamoras. Il *Peterhoff* vi apparteneva. Il 25 febbraio 1863 esso fu abbordato e visitato al largo di S. Thomas dal piroscafo americano *Vanderbilt;* e la valigia postale sequestrata. Da ciò nacque una pratica internazionale per la quale sviluppossi non poca animosità tra i governi di Washington e di Londra. Ma le violazioni non furono esclusivamente opera americana. La costruzione e l'armamento nei porti inglesi degl'incrociatori confederati fu ancor essa opera colpevole. Ed a guerra terminata gli Stati Uniti dichiararono responsabile il governo inglese d'ogni patito danno. In altri tempi la quistione dell'*Alabama* (così fu chiamata) avrebbe condotto dritto dritto ad una guerra. L'Inghilterra accettò fosse sottomessa all'arbitrato di S. M. il re d'Italia Vittorio Emanuele II, il quale delegò il conte Sclopis di Salerano a decifrare la pratica. Colla convenzione, che ha nome da Ginevra, l'Inghilterra si sottopose a pagare 75 milioni di franchi al tesoro degli Stati Uniti a ciò fossero distribuiti a coloro le cui navi od i carichi erano stati manomessi da corsari confederati. Così gli Stati Uniti furono vittoriosi sul campo e sul tavolino diplomatico.

Primo a pubblicare una storia della guerra navale fu Boynton, cappellano della Camera dei rappresentanti. È libro ricco di documenti, ma nel quale l'autore non ha saputo spogliarsi dalle passioni politiche. C'è tutto il vocabolario volgaretto anzichenò delle contese aperte; i Confederati vi sono chiamati i *ribelli,* i corsari mutati in *pirati;* il gabinetto di San Giacomo e quello delle Tuileries sono due fucine d'in-

ganni. « *My adventures afloat* » del contramiraglio Raffaello Sommes è opera del medesimo stampo; colà *yankees* e *saints* sono gli aggettivi coi quali si vilipendono i Federali.

La storia della guerra di Secessione narrata dall'or defunto conte di Parigi è opera costruita su basi solide e con equità lodevole. « *Never caught in blockade running* » di *Captain Roberts*, pseudonimo dell'ammiraglio Hobart bascià, è buon libro da consultarsi. Eccellente è l'opera del Soley « *The blockade and the cruisers* ». Porter ha scritto una storia delle sue campagne, ma non mi è stato fatto procurarmela. Ad animi rappacificati gli attori del dramma nazionale — sepolte l'armi — hanno impugnata la penna; e dall'esame dei documenti in contradditorio sgorga sincera la storia dei quattro anni di lotta. Laonde mi è stato agevole dar la parola ad Ericsson perchè dicesse del *monitor*, ad Eads perchè descrivesse le sue corazzate fluviali, all'ingegnere Porter perchè narrasse le vicende della costruzione del suo *Albemarle*, a Cushing perchè ne raccontasse la fine, ai comandanti di navi perchè ricordassero le geste compiute con esse.

Poi allo spettacolo del poderoso armamento, la nazione inclita fè succedere quello di quasi immediato disarmo. Dei 7500 ufficiali di marina rimasero solo quelli della *old navy* capitanata da Farragut pel quale fu creato il grado vitalizio d'amiraglio e da Porter nominato viceamiraglio ed eventuale designato successore al rango supremo. Spente le ire, seppelliti i rancori, i vocaboli di *ribelle* e di *pirata* uscirono dall'uso; e nel parco dell'Accademia Navale d'Annapolis c'è il viale Buchanan; e la bella collezione di carte marine sulle quali ho studiato le campagne testè narrate l'ho avuta per mezzo del commodoro Tomaso Jefferson Page, l'antico comandante dello *Stonewall Jackson* che ne richiese il dicastero della marina. Sommo onore reso al Cochrane americano, il nome di *Cushing* adorna una delle minori nuovissime navi dell'armata degli Stati Uniti.

Il gran dramma americano è ora mesto e glorioso ricordo familiare alle due sezioni antagoniste sulle quali rifulge il sole della concordia ristabilita.

CAPITOLO XXXVIII.

I. La metamorfosi dell'armate europee tra il 1860 ed il 1866. Culminazione della marina mista. — II. Genesi della marina italiana. — III. Cronaca dei fatti minori occorsi tra il 1857 ed il 1866 in varî luoghi.

I. — A chi nella state del 1860 fosse giunto al sorgitore di Beirut, dove i torbidi di Siria richiamavano tutte le marine europee, si sarebbe offerta una magnifica esposizione del naviglio del periodo. Vascelli a tre ponti ad elica come il *Marlborough*, a due come il *Renown* (stimato il più perfetto del suo tempo), fregate come la *Liffey*, corvette a batteria coperta come il *Racoon*, a barbetta come il *Shearwater*, cannoniere alberate a brigantino a palo come il *Lapwing*, tutte navi coperte dalla insegna britannica: vascelli francesi modellati sul *Napoléon*, fregate del tipo *Impétueuse*, corvette pari al *Primauguet:* la fregata russa *General Amiral*, la olandese *Prinz van Nassau:* vascelli osmani usciti dai cantieri di Topkhanè, corvette dell'istessa bandiera costruite negli opifici del Tamigi, fregate spagnuole come la *Berenguela*, corvette austriache come la *Dandolo*, o fregate come il *Radetsky* rappresentavano il punto culminante cui era giunto il *naviglio misto*, ad animare il quale si accoppiavano la motrice ad elica e la velatura. Mai la potenza militare e l'estetica eransi cotanto felicemente armonizzate nella compaginatura della nave. Mai sin allora le ragioni del benessere materiale, delle doti belliche e dell'automozione eransi compenetrate con tanto mirabile equilibrio. La fregata però già accennava a scacciar di seggio il vascello e doventare il tipo della nave di battaglia.

Gli elementi caratteristici architettonici militari n'erano presso a poco i seguenti:

Lunghezza.	metri 72
Larghezza.	„ 15
Pescagione	„ 6 a 7
Dislocamento.	tonn. 3480
Forza indicata	cavalli 2255
Velocità oraria	nodi 12
Motore	elica unica
Provvigione combustibile	tonn. 400
Giorni di fuoco a tutta forza	4
Costo approssimato	franchi 3.000.000
Equipaggio	uomini 450

Artiglieria	Batteria coperta: cannoni-obici da 20 cent. .	28
	Batteria barbetta: cannoni da 16 cent. . .	22
	Cannone caricatore da 80 libbre di palla. .	1
	Totale . . .	51

Peso di ferro lanciabile simultaneamente. . . chilogr. 500
Carica in ragione del terzo del peso della palla.

Le motrici di codeste navi erano a bassa pressione (20 a 30 libbre) ad *espansione semplice* e *condensatore a miscuglio,* e pesavano 178 chilogrammi per cavallo; il consumo orario di carbone oscillava tra il minimo di chil. 1.81 ed il massimo di 2.71 per cavallo. Primeggiavano per leggerezza le macchine del tipo inventato dalla casa Penn, per solidità quelle di Maudsley. La casa francese Mazeline aveva nome di dar fuori prodotti che, quantunque non eleganti al paro degl'inglesi, li sopravanzavano in durata efficace.

Il servizio di bordo era agevole su navi architettate mirabilmente pel suo buon andamento. Curavansi con egual misura la pulizia e gli esercizî; ed una fregata che avesse avuto un anno d'armamento, comandante provetto ed ufficiale in secondo zelante, poteva passare dal consueto stato di riposo allo stato di *pronta a far fuoco* in non più che *cinque minuti.* In altrettanto e limitato tempo poteva passare dalla completa velatura di tempo maneggevole all'altra di cappa. La competizione tra nave e nave negli esercizî militari, nel bersaglio, nelle manovre di forza era consuetudinaria nelle squadre che ogni nazione manteneva armate; e sorgeva spontanea quando due squadre, oppur due navi di diversa nazione incontravansi nel medesimo porto. D'onde una rimarchevole confratellanza tra gli stati maggiori, e lo scambio di cortesie ad un tempo cordiali e solenni, regolate da consuetudini accettate da tutti. In genere l'attenzione degli ufficiali era rivolta al ramo della professione riguardante la manovra e la navigazione, mentre il ramo riguardante la guerra tenevasi un tantino in abbandono.

La tattica era tuttavia quella del naviglio veliero, cioè quella del visconte di Morogues lievemente ritoccata dal Chopart in Francia, e ch'era fondamento alle varie tattiche predominanti presso l'altre nazioni. L'artiglieria disposta lungo i fianchi imponeva la linea di battaglia in fila di navi. Il tiro era simultaneo di tutti i pezzi di un fianco, o successivo delle due divisioni che costituivano una batteria, o delle sezioni che componevansi di *due pezzi.* Perchè gli spari successivi producessero tiro nutrito e regolare, ogni sezione faceva fuoco quando la precedente eseguiva il movimento di *scovolare.* Tre erano le ragioni di proiettili: la *palla piena* di ghisa, la *palla cava* e la *granata:* questi

due ultimi missili usavansi con gli obici o cannoni camerati. Ogni bocca da fuoco aveva due cariche diverse d'intensità, la *prima* e la *seconda;* questa i *tre quarti* di quella. Le spolette delle granate erano a tempo, non a percussione. Il tiro praticavasi di *pien colpo* od a *rimbalzo.* Le batterie convenientemente illuminate si prestavano anche ai combattimenti notturni, e certi fanali all'uopo riverberavano luce sugli alzi di mira. Gli equipaggi dei pezzi passavano dall'uno all'altro fianco a seconda del bisogno. Una manovra speciale chiamata *esercizio dai due bordi* concedeva sostenere fuoco nutrito d'ambo i fianchi della nave. Erano contemplati il caso dell'arrembaggio, dell'assalto mediante il fuoco della moschetteria e dell'incendio nell'*esercizio di combattimento* che aveva luogo infallantemente ogni settimana in giorno prestabilito. Dalle alberature si lanciavano tuttavia le *granate a mano;* i *raffi d'arrembaggio* guarnivansi ancora in varèa dei bassi pennoni, e la manovra ferma dell'alberatura assicuravasi mediante le *bozze di combattimento.* In conclusione vigevano, comunque in ritardo, consuetudini e seguivansi sistemi ricordanti i giorni di Nelson. Ogni fregata infine poteva mettere a terra una compagnia da sbarco di circa 80 uomini. Le due barche situate all'interno della mezzania erano architettate per portar sulla prora un cannoncino; altri due cannoncini costituivano l'artiglieria da campo, che i marinari trainavano e servivano. Materiale di costruzione erano la quercia ed il *pitch-pine,* ognuno al suo luogo a norma d'arte. Per la manovra ferma usavasi il canape; oppure il ferro filato là dove esposta al fumo della camminiera.

Tale la marina cui la *corazzata rapida* di Dupuy de Lome votò alla distruzione, inducendo insieme mutazioni radicali che non furono contemporanee, ma bensì successive.

Nella tattica: all'ordine di fila fu buon consiglio sostituire quello di riga. La tattica razionale e nuova delle armate automobili albeggia nel 1855 nel libro dell'amiraglio conte Bouët-Willaumez intitolato: « *Batailles de terre et de mer* ». L'illustre capo dello stato maggiore della squadra francese in Crimea vi preconizza l'ordine in plotone e l'ordine di fronte su due linee a denti. Il passaggio da un ordine all'altro si eseguisca per *contromarcia* o per *conversione.* Resta tuttavia dell'antico sistema una fattezza allora giusta, erronea adesso, cioè il cannone seguente: « presentare sempre il traverso al nemico, perchè è la parte più forte e più armata ». I concetti di Bouët furono formulati nella « *Tactique à vapeur* » del 1861 che segnava nove ordini di schieramento, cioè: *linea di fila, linea di fronte, linea di rilevamento, angolo di caccia, angolo di ritirata, ordine di colonna per plotoni, ordine di colonna per divisioni, ordine di fila per plotoni, ordine di fila per divisioni.*

Nel 1863 l'amiraglio russo Gregorio Boutakof espose il suo sistema delle *coordinate* a norma del quale il raggio d'evoluzione, cioè la curva che la nave traccia quando cammina sotto un determinato angolo del timone colla chiglia, diventava l'elemento col quale passare da un ordine all'altro. Bouët-Willaumez non tardò a riconoscere il proprio errore fondamentale del 1855: e nel 1864 compose la sua « *Tactique supplémentaire* » dove all'evoluzioni per *il fianco* sostituì quelle per *linee oblique* più adatte a naviglio la cui forza risiedeva nella prora, e che nel fianco mostrava il lato debolissimo. Il Bouët, tornando alla tradizione classica, poneva a fondamento della tattica la *linea di fronte,* divenuta linea normale di battaglia. E l'antica gloriosa dottrina mediterranea, tenuta in dispregio durante i tre secoli del *periodo velico,* rifiorì ed a tutti i marinari d'ogni lido s'impose. Oggi regna sovrana.

Circa l'artiglieria: ai cannoni ad anima liscia furono sostituite le bocche a fuoco ad anima rigata, delle prime più potenti.

Circa l'attrazzatura; alle grosse alberate sostituironsi le minori: e poi abolironsi definitivamente anche queste.

Nel materiale di costruzione: alla quercia sottentrò prima il ferro, poi l'acciaio.

Nello studio: alla sproporzione tra il preparamento al navigare ed al guerreggiare prevalse una ragione eguale.

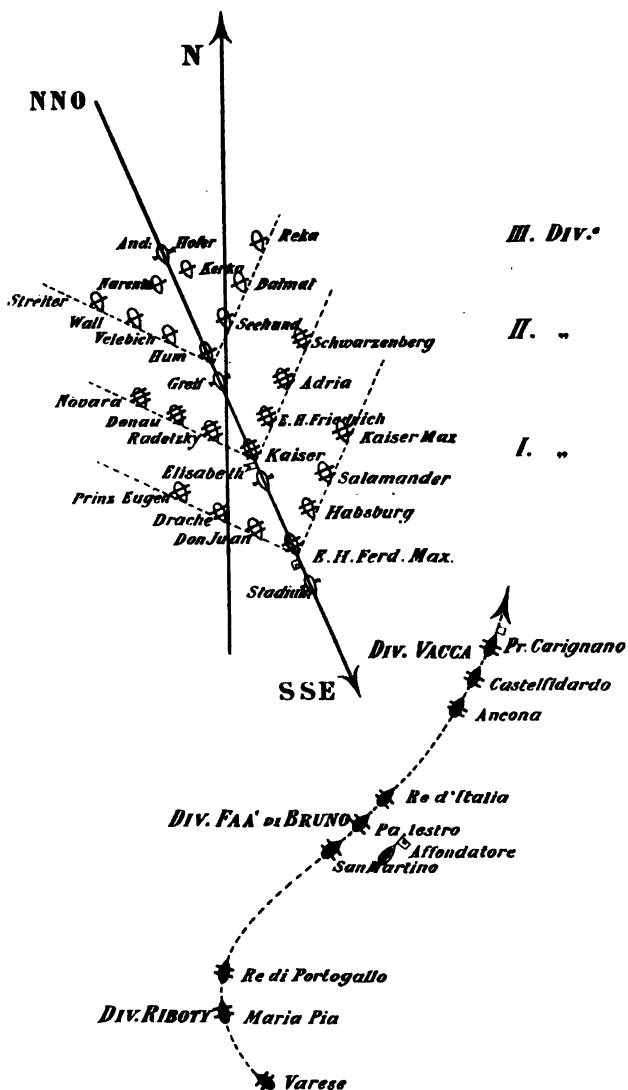
A questo periodo della storia del mare la mia marina italiana vide la luce.

II. — Camillo Benso conte di Cavour ne fu ad un tempo il Richelieu ed il Colbert; nè le circostanze gli arrisero favorevoli siccome ai due grandi statisti francesi. Il primo governava il proprio principe, il secondo seppe far germogliare alte idee nella mente di un gran re. Cavour ebbe a lottare contro la miopìa del Parlamento e contro la indifferenza d'un paese nel quale le antiche nobilissime tradizioni erano assopite durante il letargo del XVIII secolo. L'opera di Cavour si palesò luminosamente nella memorabile seduta del Parlamento Subalpino addì 29 aprile 1857, allorchè difese il disegno di legge per il trasferimento della marina militare da Genova alla Spezia.

Di quella concione del Gran Conte ecco il brano più saliente dal quale traluce quanti e strani ostacoli s'inframmettessero all'opera di lui.

« Per considerazioni politiche venne pure combattuto il disegno di legge dagli onorevoli Costa di Beauregard e Solaro della Margherita. [1] Il deputato Costa di Beauregard, in un discorso notevole per la nobiltà de' pensieri e la forza delle espressioni, ha detto che si era

---

[1] Deputati del partito conservatore e di destra estrema: il secondo era stato ministro regnante Carlo Alberto.

Formazione della squadra austriaca e delle corazzate italiane all' istante dell'assalto.

manifestato il timore che un'estera potenza ci spingesse a dar eseguimento a questo progetto per fini sinistri; che essa volesse promuovere l'erezione d'un forte stabilimento militare nel golfo della Spezia per rendersene padrona alla prima favorevole circostanza; che, in una parola, cercava di far sorgere sulle sponde della Liguria una nuova Gibilterra. Non credo che questa idea sia mai venuta alla mente degli uomini di Stato che governano in Inghilterra: a dir vero, non potrei indicare alla Camera quale sia la loro opinione in proposito, giacchè mai, nè direttamente, nè indirettamente, ebbero a pronunciarsi a tale riguardo. Solo posso dire che, se avessi a giudicare dell'opinione degli uomini di Stato di quella illustre nazione dall'impressione che il progetto attuale fece sui suoi rappresentanti a Torino, quando venne messo in campo, dovrei dire che l'Inghilterra lo giudica poco favorevolmente. Difatti, quando nel 1850 per la prima volta venne, dal mio onorevole amico il ministro della guerra, presentato alla Camera un progetto pel trasferimento della marina militare alla Spezia, il ministro inglese allora a Torino, lord Abercromby, manifestò un'opinione assolutamente ad esso contraria; non ne fece mai, nè avrebbe avuto ragione di farlo, argomento di richiamo diplomatico; ma nelle sue particolari conversazioni non mancò mai di dichierarglisi contrario. E invero, o signori, come potete voi supporre che noi abbiamo a correre questo pericolo? Quand'anche (ciò che allo stato cui è giunta l'odierna civiltà mi pare impossibile) l'Inghilterra avesse in mente d'impadronirsi della Spezia per stabilirvi un propugnacolo di forza eguale a quello di Gibilterra, credete voi che questo suo progetto non sarebbe contrastato da tutte le altre potenze d'Europa? L'Inghilterra alla Spezia, non sarebbe una minaccia solo per Genova, ma ancora e molto più per Tolone, e non sarebbe possibile che la Francia assentisse mai a questo stabilimento, se non costretta da irresistibile necessità. No, mai la Francia acconsentirebbe a vedere stabilito a poche ore da Tolone un arsenale marittimo inglesè; essa spenderebbe l'ultimo scudo e l'ultimo uomo per impedirlo. Se mai l'Inghilterra avesse concepito un tal progetto, dovrebbe pensare che non potrebbe effettuarlo se non dopo una guerra sanguinosa e mercè una pace da conchiudersi non sul Po o sul Reno, ma sotto le mura stesse di Parigi. Quindi, lo ripeto, questo timore è assolutamente imaginario. Nessuna potenza estera ha manifestata la sua opinione intorno a questo progetto, nè ci è stato possibile sentire una voce di approvazione o di disapprovazione degli esteri gabinetti. La sola potenza colla quale abbiamo avuto qualche scambio di uffici, rispetto alla Spezia, si è cogli Stati-Uniti d'America; i quali, come sapete, hanno nel golfo della Spezia un ricovero della loro squadra. Noi, stante le ottime relazioni che manteniamo coll'America, avevamo

consentito a mettere a disposizione della squadra americana un locale nel Lazzaretto. Quando questo progetto fu messo in campo, abbiamo avvisati gli Americani che non ci sarebbe stato più possibile di consentire a tenere a loro disposizione questo locale; ma siccome essi manifestarono il desiderio di non abbandonare il golfo della Spezia e di trasportare in un sito che non incagliasse il militare servizio questo loro deposito, il governo, secondo i loro desideri e dopo alcune pratiche, potè rinvenire e dar loro in affitto due locali che paiono rispondere ai bisogni della squadra americana; nè ciò, per quanto mi sembra, deve suscitare i timori o la suscettibilità di chicchessia in questa Camera.

« L'onorevole deputato Solaro della Margherita poi andò più oltre dell'onorevole deputato Costa di Beauregard: se questi mostrò d'inquietarsi dello stabilimento della Spezia rispetto all'Inghilterra, il deputato Solaro della Margherita disse invece che questo stabilimento faceva sorridere di compiacenza non solo gl'Inglesi, ma altresì gli Austriaci ed i Francesi. In quanto agl'Inglesi, mi pare che la risposta da me data all'onorevole Costa di Beauregard valga pure per quanto disse l'onorevole conte Solaro della Margherita. Ma in quanto alla Francia, io non posso dire se essa approvi o disapprovi il nostro progetto. Io non penso che se ne preoccupi gran fatto; ma qualora se ne preoccupasse, stante che io tengo essere nei veri interessi della Francia che il Piemonte sia forte in Italia alle sue porte, io credo che questa potenza deve vedere con compiacenza questo progetto, non già perchè, come vorrebbe far credere l'onorevole conte Solaro, esso deve indebolirci, ma invece perchè è un mezzo necessario per sviluppare una marineria che difficilmente le sarà ostile, e che potrebbe per avventura esserle di non spregevole soccorso. In quanto all'impressione che questo progetto sia per fare sul gabinetto di Vienna, io dichiaro d'ignorarlo compiutamente. Io non so se gli argomenti posti innanzi per provare alla Camera che questo progetto dovrebbe trarre a rovina il paese e le nostre finanze possano colà produrre una impressione molto favorevole. Però io dubito assai che uno stabilimento il quale, qualunque possano essere le altre sue conseguenze, deve necessariamente favorire d'assai lo sviluppo della nostra marina militare, possa essere molto bene accetto al di là del Ticino. Comunque sia, se, cadendo in errore, il conte di Buol [1] si mostra soddisfatto di questo progetto; io non me ne affliggerò, giacchè io non ho niente in contrario alla soddisfazione dell'onorevole di Buol ».

---

[1] Il conte di Buol fu lo statista austriaco che Cavour ebbe ad avversario.

Maggiore era nel conte di Cavour il merito del consacrarsi alla marina in quanto l'azienda navale non era indipendente; dal 1848 al 1860 fu parte della gelosissima azienda della guerra, salvo per il breve intervallo (dall'11 ottobre 1850 sino al 29 maggio 1852) nel quale la marina, l'agricoltura ed il commercio furono alzati a dicastero onde titolare fu appunto il Cavour. Questi, in tempo sì breve, acquistò familiarità con le cose navali; e quando la presidenza del Consiglio gli conferì autorità superiore ai colleghi, egli la esercitò in prò degl'interessi marittimi. Animato da sentimenti compagni fu Alfonso La Marmora. Non da tutti è risaputo che, reduce dalla Crimea, invitato dal Cavour a riprendere il portafoglio di guerra e marina vi pose due condizioni, cioè: si fortificasse Alessandria e si trasferisse la marina alla Spezia. Quantunque alieno da studî d'architettura navale, ordinò il *Carlo Alberto* sui cantieri di North Shields consigliandosi all'uopo con amici suoi personali inglesi: ed affidò le costruzioni domestiche a Felice Mattei, architetto squisito cui fummo debitori della *Maria Adelaide*, del *Duca di Genova* e del *Principe Umberto*, navi che precedettero le altre contemporanee nel conseguimento della velocità e nella potenza d'armamento. Ed invero nel 1859 e nel successivo 1860 la più rapida fregata d'ogni marina fu la *Maria Adelaide;* ed i suoi 31 obici da 20 centim. le sostituivano l'armamento più vigoroso che galleggiasse su nave dell'istesso genere. L'altezza del ponte di batteria toccava *due metri*, il che era assolutamente eccezionale.

Le fregate inglesi sue pari salirono agli onori del mare dopo di lei. Mercè La Marmora e Cavour la dottrina navale italiana, per la quale velocità oraria e grossezza di calibri sono le doti che conviene principalmente conseguire, sacrificando loro capacità di acqua e di viveri, venne fissata.

Il miglioramento degli studî in grembo alla scuola di marina presso cui furono chiamati ad insegnare Tardy, Errante e Bertolami profughi dalla Sicilia, l'invio all'estero di giovani per tornar poi a casa macchinisti, sì che la squadra fosse indipendente dai guidatori inglesi delle motrici; o di uomini studiosi come Benedetto Brin e Luigi Borghi che tornassero architetti navali; l'accoglienza nella scuola di marina di adolescenti italiani, quantunque non regnicoli, come Denti, Mannati, Cini, Chigi, Narducci; l'armamento di navi che sventolassero la bandiera in plaghe dove non era mai comparsa, costituiscono una parte dell'opera di Cavour. L'altra è l'aiuto procacciato all'industria. Il gran ministro fondò l'opificio Giovanni Ansaldo, protesse il cantieruccio della Pila dove i siciliani fratelli Orlando inaugurarono le costruzioni di scafi in ferro.

Già dissi a suo luogo della parte che la marina sarda ebbe nella

guerra di Crimea, quantunque le navi regie non prendessero parte a fazioni guerresche: però si esercitarono al mare. Pur troppo ciò indusse gli ufficiali ad accordare un valore preponderante allo studio della pura professione. La buona strategia politica e militare del Conte di Cavour condusse direttamente ai trionfi del 1860: ed anche di questi ho detto a suo luogo.

Annesse le provincie meridionali, Cavour serbò il portafoglio della marina e si diede a tutt'uomo al lavoro. La marina napolitana portò in grembo all'italiana il naviglio bellissimo, un buon arsenale, stati maggiori fervidi ed intelligenti, equipaggi superiori a qualsiasi elogio. Dalla fusione in unico crogiuolo di ambo le marine dovevasi sicuramente ottenere metallo prezioso: ma per questo volevasi mano di orefice esperto. Morto Camillo di Cavour nella state del 1861, il dicastero della marina ebbe a capi successivamente, il generale Menabrea, l'amiraglio Persano (8 dicembre 1862 a 24 marzo 1863), il marchese Ricci, l'amiraglio Di Negro, il general Menabrea, il generale Cugia (dall'aprile 1863 al 28 settembre 1864) ed il collega di lui Diego Angioletti (dall'ottobre 1864 al 20 giugno 1866). Se tutti codesti egregi uomini poterono seguire fedelmente la traccia del conte di Cavour per quanto riguarda il materiale, essi furono assolutamente impotenti a procacciare all'armata la necessaria omogeneità. Niuno degli uomini che ho testè nominato è veramente sindacabile: tutti fecero quanto meglio poterono ed in circostanze ardue anzichè no. Ma, per il solo fatto della breve singola permanenza al potere, fu loro impossibile procurare agli stati maggiori la voluta coesione. Le due marine regionali avevano il proprio orgoglio, vantavano le proprie tradizioni; ognuna onoravasi di taluni ufficiali distinti tra gli altri per intelletto e prodezza; era evidente che nella nuova marina due correnti divergenti si formassero; la cui intensità sarebbe al certo scemata quando il ministero di marina fosse sfuggito alle vicende dei partiti in Parlamento. Savia pratica esigeva che in quei primi anni il ministro di marina fosse inamovibile. Pur troppo ciò non accadde; e nel 1866 l'armata italiana, comunque ricca di elementi sotto ogni riguardo lodevoli e pratici dell'uso di naviglio nuovo e costoso, costruito in maggior parte all'estero ed in minore a casa, difettava di omogeneità. L'energie singolari si erano sciupate in lotte di preminenza interna invece di convergere verso lo scopo finale di ogni istituto militare *che è la guerra*. Questa che era nella mente d'ogni cittadino, che gli eventi potevano far scoppiare da un giorno all'altro, per la quale la nazione esauriva il proprio tesoro, niuno la studiava. E con tutto ciò l'armata fu lungi dall'esser inoperosa tra il 1860 ed il 1866. La squadra di evoluzione che fu capitanata a vi-

cenda dal contramiraglio Albini, dal contramiraglio Provana, ed una seconda volta dall'Albini promosso a vice amiraglio, la divisione d'America governata dal Riccardi, e quella di Levante del Vacca, doventarono scuole eccellenti agli equipaggi ed agli ufficiali. Ma pur troppo il periodo d'armamento d'ogni singola nave era breve, gli ufficiali agevolmente mutati da una nave all'altra; i comandi duravano poco, si che il personale non si accostumava sufficientemente alla nave, nè formava mai con essa quell'*armonico tutto* dal quale un esperto capitano può esigere qualsivoglia prova di marinaresca e militare virtù.

Sotto le circostanze morali e politiche che ho succintamente tratteggiate la disciplina propriamente detta non poteva regnare. Dominava la disciplina apparente quale il codice pretende ed ottiene, mantenuta anzi con rigidità di forme aliena dall'indole nazionale. I giovani ufficiali erano tanto più propensi alla critica dei superiori quanto le promozioni, dai casi politici accelerate, avevano esaltato a grado cospicuo qualche uomo assolutamente inetto a coprirlo. Non eravi alcun amiraglio in prò del quale l'opinione fosse unanimemente favorevole sino alla devozione, quantunque ciascuno avesse una coorte di seguaci. Si attribuisce a Napoleone I il savio detto: « v'ha qualcosa di peggio che un cattivo generale; ed è *due buoni generali* ». La marina del 1860 al 1866 soffrì giusto di quel male. Fu un conglomerato di clientele, non un corpo solidamente cementato; e nella campagna che più innanzi narrerò si fè palese la crepa nell'intonaco troppo fresco.

Ho nominato a titolo d'onore i successivi ministri pur deplorando che non riuscissero nell'intento. Or dirò dell'opera d'ognuno ed anche della somma che il Tesoro versò nelle casse della marina.

Stabiliti da Cavour lo *Stato maggiore generale della R. Marina* ed il *Corpo del genio navale*, riordinato il *Corpo Sanitario*, il *Corpo Real Equipaggi* ed il *Corpo Fanteria Real Marina* (tutto ciò nell'aprile del 1861), istituito il *Consiglio d'amiragliato* con voce deliberativa e consultiva, aggiunta al naviglio la prima nave corazzata che fu la *Terribile* varata nel febbraio del 1861 alla Seyne dove procedevasi alla costruzione della gemella *Formidabile*, approvato il disegno del maggiore Domenico Chiodo per scavar dentro la terra le darsene ed i bacini di carenatura della Spezia e per edificar loro intorno le officine ed i capannoni, chiamato a sè Guglielmo Webb da Nuova York per affidargli il carico di fondare nel Golfo di Spezia (dove or sorge il cantiere di San Bartolommeo) un opificio privato di scafi e macchine, il nostro Colbert rese l'anima a Dio il 6 giugno del 1861.

Va attribuita al generale Menabrea l'ordinazione a Webb delle due fregate corazzate ch'ebbero nome di *Re d'Italia* e *Re di Porto-*

gallo, ciascuna di 5700 tonnellate di dislocamento e di 800 cavalli. I bilanci sinquì erano stati i seguenti:

anno	bilancio consuntivo
1860	lire 15.900.000
1861	„ 42.830.000
1862	„ 78.334.000

A quello dell'anno 1862 che superò di 16 milioni il preventivo va compagna la ordinazione di 2 fregate corazzate a scafo di ferro, di 2 a scafo di legno, di 2 corvette pur corazzate, e di 2 avvisi a gran cammino. L'aumento del naviglio e la scelta dei tipi furono opera di due ministri diversi. Il Menabrea avea già disposto per impostar le chiglie di 4 vascelli da 90 cannoni. Il Persano succedutogli nel marzo del 1862 mutò saviamente la ordinazione in quella di navi corazzate. Persano acquistò anche moltissimo carbon fossile e lo distribuì lungo la costa d'Italia. Noi dobbiamo al suo governo delle faccende marine la *Maria Pia,* il *S. Martino,* l'*Ancona,* il *Castelfidardo,* costruite in Francia, l'*Esploratore,* il *Messaggero* e l'*Affondatore* costruiti in Inghilterra, lo studio dei disegni delle corazzate *Roma, Venezia* e *Conte Verde,* le due prime architettate alla Foce, l'ultima a Livorno; gli dobbiamo altresì la trasformazione della *Messina* e del *Principe di Carignano,* intese per fregate miste, in navi parzialmente corazzate: gli dobbiamo ancora la costruzione in Italia del primo piroscafo da guerra in ferro che fu la *Vedetta.* Il regolamento per la contabilità del materiale, l'apertura di un corso straordinario suppletivo alle regie scuole di marina e la riunione in Livorno delle due scuole regionali di Genova e di Napoli sotto il nome di *Accademia Navale,* debbonsi attribuire al periodo nel quale Persano fu ministro di marina. Coinvolto nella crisi politica susseguita ai casi d'Aspromonte, Persano lasciò la politica militante, fu esaltato a senatore, e coll'eccelso grado di amiraglio rimase virtualmente l'inteso comandante supremo della marina in tempo di guerra. Disceso dal seggio ministeriale, non gli mancarono accuse, specialmente riguardo al maneggio del pubblico denaro: le quali hannosi a considerare assolute calunnie. Il Persano, d'indole invero piuttosto leggera, ebbe specchiata integrità.

Il generale Efisio Cugia pubblicò a mezzo 1863 il regolamento del servizio di bordo, e poco dopo bandì quel corso suppletivo delle regie scuole che la Camera non aveva approvato, come aveva altresì rifiutato il bellissimo concetto della scuola unica in Livorno. La marina italiana deve al ministero Cugia la scuola cannonieri sulla fregata *Partenope,* decretata il 6 dicembre 1863, ed affidata ad uno tra i migliori ufficiali della marina, Vittorio Arminjon, ora contramiraglio in

ritiro. Auspice il Cugia, costruironsi 2 cannoniere corazzate che più tardi chiamaronsi *Alfredo Cappellini* e *Faa di Bruno*, 2 batterie corazzate, cioè la *Voragine* e la *Guerriera*, infine furono acquistate in Francia 15 barche a vapore e 30 chelandie in ferro per sbarco. Il bilancio consuntivo dell'anno 1863 salì a L. 56.262.000 e per il 1864 a 55.175.000. Con la legge del 27 luglio 1864 fu decretato un secondo corso suppletivo alle scuole di marina. Nel settembre del 1864 sottentrò al Cugia l'Angioletti. La costui amministrazione si segnala per l'istituzione di una squadra nei mari dell'Atlantico meridionale, la quale avrebbe potuto procacciare immenso vantaggio; ma pur troppo essa si accontentò di stare all'ancora in Montevideo. Più efficace la campagna della corvetta *Magenta* la quale, capitanata da Vittorio Arminjon ad un tempo ministro plenipotenziario presso la Cina ed il Giappone, compì il giro del mondo tra il 1865 ed il 1866. A metà dell'anno 1865 il regio cantiere di Livorno fu chiuso; l'ebbero poi in affitto i fratelli Orlando da me altrove nominati. La spesa a fin d'anno ragguagliò 54.178.000 lire. A primavera dell'anno 1866 lo stato maggiore generale constava di 15 ufficiali generali, di 70 superiori, di 590 ufficiali subalterni. Allorchè la guerra si chiarì imminente i quadri vennero aumentati di 1 ufficiàl generale, di 39 superiori, e di 118 inferiori. La forza normale degli equipaggi, che s'aggirava sui 10 mila uomini, salì a 17.519; e la Fanteria, Real Marina ne contò presso a poco 5.800.

Degli ufficiali generali tre erano in vista per il comando a bordo in tempo di guerra. Primo per il rango, per il ricordo del 1860, per il favore onde godeva appo il Principe, per i sensi schiettamente liberali, era Carlo di Persano. Imperdonabile errore dei varî ministri susseguitisi fu lo isolarlo dal corpo ond'egli virtualmente era il capo. Postochè nell'evento d'una guerra dovevasi a lui conferire il comando, era opportuno dargli tale ufficio nel quale potesse prepararne le norme. Ho detto altrove, col documento di una lettera dell'illustre Cialdini, che l'indole del Persano era sotto qualche riguardo leggiera. Rimasto ozioso, non avendo più oltre campo allo sviluppo delle proprie energie, quell'uomo (cui sarebbe follia negare parecchie doti) si lasciò andare a vita anzichè no dissoluta che il dodicesimo lustro dell'età mal comporta. La fibra del Persano ritrovossi nel 1866 senza dubbio affievolita. Sarebbe stato suo luogo il seggio di ministro; non era omai per lui il casseretto della nave amiraglia.

Su Battista Albini viceamiraglio era lecito e giusto fondare ogni speranza. Marinaro eccellente, dotato di coraggio a tutta prova (anzi uomo piuttosto temerario che oculato) Albini, che mancava di coltura, agevolmente subiva l'influenza di persona che sapesse nell'istante op-

portuno sollevarlo dal peso di sottile raziocinio. Audace ed energico, pratico di capitani ed ufficiali per cagione dei due comandi di squadre d'evoluzione cui ho accennato, ei poteva eseguire mirabilmente una campagna onde le linee direttrici gli fossero state chiaramente tracciate. Bastava porre al suo fianco tale che nol rattenesse e non gli confondesse la mente con paroloni alti sonanti.

Il contramiraglio Vacca, intelligente, buon marinaro, ancor egli (per cagione del comando di squadra esercitato) noto alla gente di bordo, emergeva tra i colleghi. Membro del Parlamento, godeva favore nella regione meridionale ond'era nativo.

Il conte Pompeo Provana, violento a scatti, buono d'indole, godeva fama d'energico; ma non era uomo di bordo. Questi gli ufficiali generali che nel 1866 assunsero il governo delle cose di mare e non furono messi al luogo conveniente.

Tra il 1861 ed il 1866 il capitano di vascello Edoardo d'Amico; napolitano di nascita e siciliano di sangue, aveva occupato cariche diverse presso il dicastero, e si era dimostrato competentissimo nelle varie mansioni affidategli. Lavoratore instancabile, era stato il collaboratore dei differenti ministri che si susseguirono in Torino ed in Firenze a partire del 1862. Amico del Persano, e da lui molto stimato, questi lo prescelse come capo dello stato maggiore.

Il più anziano dei capitani di vascello era Augusto Riboty, nativo di Puget-Théniers presso Nizza; natura semplice, austera, poco indulgente per gli errori altrui, punto per i proprî. Egli fu un di quegli uomini di scarsa apparenza, ma di metallo sincero, che rifulgono nelle circostanze difficili. Già intendeva chiedere il ritiro, non reputandosi atto alla marina moderna, allorquando, approssimandosi la guerra, ebbe scrupolo di abbandonare il servigio: ond'è che rimase tra noi.

III. — Ho chiuso la narrazione della guerra americana e prima di accingermi a quella della guerra d'Italiani e d'Austriaci che la seguì, è mestieri accennare sommariamente talune altre guerre minori. Già sino dal 26 del dicembre 1857 il contramiraglio inglese Seymour ed il francese Rigault de Genouilly avevano assalita la gigantesca città di Canton con un piccolo esercito di 5600 uomini secondato da 23 navi inglesi e da 5 francesi. Bombardata la città coi mortai, ne conquistarono le mura esteriori; e l'anno di poi, nel maggio, 4 cannoniere francesi e 2 inglesi smantellarono simultaneamente i forti che difendevano a destra ed a sinistra la foce del Pei-Ho. Al cannoneggiamento tenne dietro lo sbarco, mentre la squadretta risaliva il fiume sino a Tien-Sin, dove l'opera diplomatica surrogò quella dell'armi.

Nel settembre del 1858, Rigault de Genouilly comparve nella baia di Tourane con una fregata, 2 corvette, 4 cannoniere, e 4 trasporti fran-

cesi ed un avviso spagnuolo. Il regno di Annam avea martoriato certi missionarî delle due nazioni. Il Rigault s'impadronì dei forti della baia, poscia risalì il fiume che conduce a Saigon ed il 17 febbraio del 1859 s'impossessò della città. Così la Francia pose piede in Cocincina, iniziandovi una vasta impresa coloniale la quale in seguito non si fece scrupolo allargare a spese dei vicini.

Al Rigault era succeduto il contramiraglio Page, quando alla foce del Pei-Ho, addì 25 giugno 1859, il viceamiraglio inglese Hope, che voleva risalire il fiume fino a Tien-Sin, fu messo in mora dai Cinesi di allontanarsi dalla riviera. Assai migliorate erano le costoro fortificazioni. Gl'Inglesi, dopo aver perduto 89 morti, raccolto 345 feriti e lasciate sul luogo 3 cannoniere affondate, tornarono addietro; furono raggiunti dalle forze di Page ed i collegati si approntarono per un secondo assalto. La Francia vi mise 61 navi guidate dal vice amiraglio Charner ed 8 mila soldati da sbarco, l'Inghilterra 77 navi agli ordini del vice amiraglio Hope e 12 mila soldati. Un rimarchevole naviglio mercantile accompagnò codeste forze, le quali occuparono fortemente l'isola di Chusan e, servendosene di base d'operazione, sbarcarono a settentrione dei forti dei quali s'impadronirono il 21 d'agosto.

Conchiusa in Pekino la pace, Charner ritornò in Cocincina ed il 5 giugno del 1862 la Francia si fe' cedere le tre provincie di Bien-hoa, Saigon e My-tho, e l'isola Poulo-Condor.

Al ciclo di codeste geste navali appartengono le operazioni degli Spagnuoli contro il Marocco nel 1859, quelle di Francia ed Inghilterra contro i *daimios* giapponesi nel biennio 1863-1864. Le scarse ed inefficaci armi di quei nemici agevolarono agli occidentali le vittorie, politicamente importantissime, militarmente a malapena notevoli. D'uguale natura quelle dei Francesi contro la repubblica del Messico ed in favore dell'imperatore Massimiliano. Tra il 1862 ed il 1867 gli amiragli Jurien de la Gravière, Adolfo Bouët, Bosse, Mazère e Cloué presiederono a lavori d'ogni genere, marittimi e campali, sinchè il La Roncière le Noury trasse in patria le truppe sbarcate.

Torno ora nell'Atlantico cogli Austro-Prussiani, che nel 1864 a primavera guerreggiano i Danesi nel costoro domestico mare.

La marina regia di Prussia era a quei giorni poca cosa: i suoi porti situati nel Mar Germanico e nel Baltico, cioè sulla Jahde ed a Swinemünde. Il naviglio componevasi di 31 navi a vapore, niuna corazzata, con un armamento totale di 125 pezzi; le massime navi corvette a barbetta; delle veliere non mette conto parlare.

L'Austria era di gran lunga più forte; vantava 64 piroscafi, dei quali 5 scafi corazzati; complessivamente 11,325 erano i cavalli-vapore, 668 i cannoni in batteria. Numerosi gli stati maggiori, e godeva buona

fama il capitano di vascello Guglielmo di Tegetthoff. Gli equipaggi salivano a 13,991 uomini, di stirpe illirica ed italiana.

La Danimarca rassegnava una squadra di 28 piroscafi, vantava bellissime tradizioni, buon personale, quantunque non molto numeroso.

In sullo scoppiar delle ostilità la Danimarca armò un vascello, 2 fregate, 2 corvette ed il piccolo monitor *Rolf-Krake;* cui la Prussia non potè opporre che 2 corvette ed un avviso, le quali navi il 17 marzo furono costrette a pigliar caccia contro il nemico preponderante e scamparono dalla cattura internandosi in Swinemünde. Scarse furono le avarie d'ambo le parti.

L'Austria spedì nel Mar di Germania le fregate *Radetsky* e *Schwarzenberg* capitanate dal Tegetthoff con mansioni di capo-squadra. Il 9 maggio presso ad Heligoland, allora possedimento britannico, 2 fregate ed una corvetta danesi guidate dal comandante Suenson incontrarono Tegetthoff, che aveva seco 3 cannoniere prussiane. Apertosi il fuoco, queste si mantennero al largo, sì che alle due fregate austriache toccò subire tutto lo sforzo delle tre danesi. Tre ore durò la tenzone, un colpo di cannone sparato dal *Niel Juels* appiccò l'incendio all'albero di trinchetto dello *Schwarzemberg,* i collegati andarono a rifugio nelle acque neutre d'Heligoland. La giornata fu onorevole per ambedue le parti e sanguinosa; i Danesi dichiararono 14 morti e 54 feriti, gli Austriaci 37 morti e 108 feriti. Al solito come in casi analoghi, i collegati mossero vicendevoli rimproveri. La lodevole manovra di Tegetthoff fu ricompensata con la promozione ad ufficiale generale. Validi servigi rese all'esercito il *Rolf-Krake* a differenti riprese, tormentando le opere prussiane di fortificazione passeggera.

L'anno 1865 si raccomanda al cronista navale perchè segna l'arrivo nelle acque del Pacifico meridionale americano della fregata corazzata spagnuola *Numancia,* che l'anno dipoi fu seguìta dal monitor degli Stati Uniti *Monadnock:* eventi notevolissimi pei quali fu consacrato il principio dichiarante che il naviglio corazzato godeva quelle doti marine che, da taluni, ancor gli si diniegavano.

Pendeva tra la corona di Spagna e le due repubbliche del Cile e del Perù una quistione di danaro non sciolta dalla diplomazia. Spagna volle appoggiar le sue ragioni con una dimostrazione di forze: e spedì a Valparaiso la squadra delle fregate: *Villa di Madrid,* capitano Claudio Alvargonzalez; *Blanca,* capitano G. B. Topete; *Resolucion,* Carlo Valcarcèl e *Triunfo;* e delle cannoniere *N. S. de la Covadonga, Vencedora* e *Lersundi.* La somma delle faccende la dirigeva il vice amiraglio Alonzo Pinzon, di vecchia stirpe marinara. Fortuito incendio distrusse il *Triunfo* al sorgitore delle isole Chinchas. Pinzon fu richiamato, e l'amiraglio Pareja lo rimpiazzò; raggiunsero la squadra le fregate *Beren-*

guela, capitano M. de la Pezuela e *Numancia* dove alzava guidone di *brigadiere di mare* — grado spagnuolo corrispondente a commodoro presso gl' Inglesi ed Americani — Mendez Nuñez, valorosissimo ufficiale onde la Spagna era giustamente orgogliosa e di cui venera la memoria.

Pareja, nativo del Perù, onde il padre era stato vicerè, sperava ottenere, usando dolcezza, tutto quanto il gabinetto di Madrid desiderava; e già era riuscito nel suo intento, quando uno tra i tumulti frequenti del Perù gli distrusse l'opera; la parte vincitrice collegatasi col Cile si dimostrò avversa alla conciliazione. Pareja salpa da Callao e muove per Valparaiso, dichiara il blocco della costa cilena, imprudentemente lasciando salpare da Valparaiso le due navi che sole costituivano le forze della repubblica, cioè la corvetta a barbetta *Esmeralda* e la cannoniera *Maypù.*

Non v'è blocco effettivo quando non sia efficace; e siccome Pareja non poteva — causa la difficoltà di rifornirsi di carbone — mantenere un blocco sotto vapore, dovette accontentarsi di tener ancorate le singole sue navi in alcuni porti principali frequentati dalle bandiere neutre; le cui navi mercantili andarono in quegli altri porti che praticamente rimanevano franchi dalla vigilanza nemica.

Mentre la cannoniera *N. S. de la Covadonga* tornava da Panama portatrice di corrispondenza a Pareja ancorato a Valparaiso, fu incontrata al largo di Puerto Constitucion, il 26 novembre 1865, dall'*Esmeralda,* mascherata da corvetta a palo, cui, usando lo strattagemma lecito della bandiera inglese, riuscì avvicinarsi alla cannoniera, sopraffarla col fuoco simultaneo della sua batteria e catturarla dopo una ventina di minuti. Pareja ebbe contezza del caso qualche giorno appresso dalla *Vencedora* che gli portò ordine di bombardar Valparaiso.

Valparaiso allora non era guernita di batterie; non conto come tali la mezza dozzina di cannoni che rispondevano ai saluti delle navi estere. Ripugnò al vecchio amiraglio spagnuolo usar de' suoi pezzi contro città inerme; e posto tra le corna del dilemma, bombardare o disobbedire, si tolse la vita. Mendez Nuñez, cui rimase devoluto il comando, ricevette ordini perentorî ed il 31 marzo del 1866 bombardò quella parte della città di Valparaiso che conteneva edificî pubblici, cioè la dogana, la borsa e la stazione ferroviaria Valparaiso-Santiago.

Nel frattempo Callao era stato fortificato con non comune maestria; parecchie batterie in terra rivestita di sacchi di sabbia erano state innalzate e guernite di cannoni rigati Blakeley e di grosse artiglierie a pareti liscie. Inoltre — allora i telemetri non erano in uso — gavitelli di color diverso disseminati all'uopo nell'acque della rada indicavano le distanze. Quando il 2 di maggio Mendez Nuñez con la

Numancia, le fregate in legno e la *Vencedora* spartite in due divisioni s'accinse a demolire le fortificazioni del Callao, le 37 bocche da fuoco di queste, spalleggiate da 2 monitors, cagionarono agli Spagnuoli perdite considerevoli, non ultima quella del Nuñez che fu offeso da tal numero di ferite che non mai ricuperò la salute e trascinò la vita tra le continue fisiche sofferenze. La fazione bella d'ambo le parti durò calda quattr'ore. Cessato il fuoco, la squadra spagnuola abbandonò i mari repubblicani. Vi aveva però dato esempio mirabile di militari virtù. Durante 7 mesi di blocco essa ebbe a combattere con le difficoltà inerenti al rifornimento di carbone e di vettovaglie su costa nemica e lontanissima da casa. La mensa era compagna nelle camere dell'amiraglio, dei comandanti, degli ufficiali e sulle tavole de' marinari; tutti erano — come suol dirsi — *al caldaro.* Non una diserzione, non un tumulto ebbe luogo in quella squadra lodevolissima, lanciata dalla inesperienza del gabinetto madrileno a cimento che la distanza rendeva arduo oltre misura.

Oh! quante volte l'esame delle campagne di mare addita la inesperienza degli uomini politici presiedere alla strategia, e mettere a dura prova virtù militare e civile degli uomini di guerra, sui quali poi, a cose ultimate, si rovesciano cieche le ire nazionali!

CAPITOLO XXXIX.

I. Guerra Italo-Austriaca. Armamenti d'ambo le parti. — II. Ricognizione austriaca del 27 giugno. Ordini perentori d'assalto a Lissa. Visita e descrizione delle difese dell'isola. — III. Casi del 18 e 19 luglio. — IV. Battaglia navale del giorno 20. — V. Esame critico della campagna. — VI. Processo dell'amiraglio Persano. — VII. Lezioni generali impartite dalla guerra navale del 1866.

I. — Imprendo il racconto circostanziato e documentato della campagna d'armata onde ascrivo a sommo onore aver fatto parte. Storico probo, terrò fisso la mente sul vero: veterano di due delle tre giornate combattute presso la costa dalmata, distinguerò le responsabilità tattiche (che furono dei generali) da quelle strategiche, che furono dei governatori delle faccende politiche. Il tempo ha sopito molte ire, la tomba ricopre omai gli attori del dramma. È l'ora propizia per l'incesso della verità, Dea serena.

Il racconto piano della campagna e l'analisi accurata dei casi varranno a correggere varî erronei concetti radicatisi tra i miei conterranei e sui quali si è intessuta una leggenda la cui apparenza è poetica, ma la cui sostanza è lungi dall'essere educativa. Vi sottentri la storia, colla sua trama di verità e coll'orditura di giustizia.

Addì 3 maggio 1866 il generale Diego Angioletti ministro della marina decretò l'allestimento dell'*armata d'operazione* distribuendola in tre squadre che s'intitolarono *squadra di battaglia, squadra sussidiaria* e *squadra d'assedio,* le quali furono singolarmente composte come segue:

SQUADRA DI BATTAGLIA.

TIPO	NOME	COMANDANTI	CANNONI rigati	CANNONI lisci	EQUIPAGGIO	DISLOCAMENTO tonnellate
Corazzata . . .	*Re d'Italia.* . . .	Faa di Bruno.	32	4	620	5700
„ . . .	*Re di Portogallo.* .	Riboty . . .	28	—	550	5700
„ . . .	*Maria Pia.* . . .	Del Carretto .	22	4	484	4250
„ . . .	*San Martino* . . .	Roberti . . .	22	4	484	4250
„ . . .	*Castelfidardo* . . .	Cacace . . .	23	4	484	4250
„ . . .	*Ancona*	Piola	23	4	484	4250
Avviso	*Messaggero* . . .	Giribaldi . .	2	—	108	1000
		TOTALE. . .	152	20	3214	29,400

Cavalli-vapore 4750

SQUADRA SUSSIDIARIA.

TIPO	NOME	COMANDANTI	CANNONI rigati	CANNONI lisci	EQUIPAGGIO	DISLOCAMENTO tonnellate
Fregata. . . .	*Maria Adelaide*. .	Di Monale . .	10	22	550	3459
"	*Duca di Genova*. .	Di Clavesana .	8	42	580	3515
"	*Principe Umberto* .	G. Acton . .	8	42	580	3501
"	*Vittorio Emanuele* .	Imbert . . .	8	42	580	3415
"	*Carlo Alberto*. . .	C. Pucci. . .	8	42	580	3200
"	*Gaeta*	Cerruti . . .	8	46	580	3080
"	*Garibaldi*	R. Vitagliano .	8	46	580	3680
Corvetta . . .	*Principessa Clotilde*.	Di Saint-Bon .	6	14	345	2182
"	*San Giovanni*. . .	Barone Lercari	6	14	345	1780
"	*Etna*.	F. Acton . .	2	8	941	1524
Corvetta a ruote	*Guiscardo*	Pepi	2	4	190	1400
"	*Fieramosca* . . .	Baldisserotto .	2	4	190	1400
"	*Governolo*	Gogola . . .		10	345	1700
		TOTALE. . .	76	336	6386	33,836

Cavalli-vapore 5420

SQUADRA D'ASSEDIO.

TIPO	NOME	COMANDANTI	CANNONI rigati	CANNONI lisci	EQUIPAGGIO	DISLOCAMENTO tonnellate
Corazzata . . .	*Principe Carignano*.	Yauch . . .	18	4	440	4086
Ariete	*Affondatore* . . .	Martini . . .	2	—	290	4070
Corvetta coraz.[ta]	*Terribile*	De Cosa. . .	16	4	356	2700
"	*Formidabile* . . .	Martin . . .	16	4	356	2700
Cannoniera cor.[ta]	*Varese*	Fincati . . .	4	—	250	2000
"	*Palestro*.	Cappellini . .	2	2	250	2000
Avviso	*Esploratore* . . .	Orengo . . .	2	—	108	1000
		TOTALE. . .	60	14	2050	18,556

Cavalli-vapore 3050

ARMATELLA ANNESSA ALLA SQUADRA DI BATTAGLIA.

TIPO	NOME	COMANDANTI	CANNONI rigati	CANNONI lisci	EQUIPAGGIO	DISLOCAMENTO tonnellate
Cannoniera . .	*Montebello*	Sandri . . .	4	—	63	262
" . .	*Vinzaglio*	Foscolo . . .	4	—	63	262
" . .	*Confienza*	Conti. . . .	4	—	63	262
" . .	*Sirena*	F. Vitagliano .	2	1	63	354
Ospedale . . .	*Washington* . . .	Zicavo . . .	2	—	98	1400
Trasporto . . .	*Indipendenza* . . .	Liparachi . .	2	—	98	600
		TOTALE. . .	18	1	448	3140

Cavalli-vapore 850

Riassumo dunque gli elementi dell'armata nel totale generale seguente:

Navi.	33
Cannoni rigati	306
Cannoni lisci.	371
Equipaggi.	12,098
Dislocamento in tonnellate.	84,932
Forze di macchine in cavalli	14,070

Codeste navi subirono nel corso della campagna qualche mutamento nel comando.

Il *Principe Umberto*, il *Carlo Alberto* ed il *Governolo* raggiunsero l'armata il 19 luglio, l'*Affondatore* l'istesso giorno ma qualche ora prima.

Inoltre, ma a comodo, si armarono parecchie navi da combattimento o da trasporto che furono il vascello *Re Galantuomo* capitanato da Enrico De Viry, la fregata *Italia* da Isola, le corvette *Tancredi* da Baudini e *Tripoli* da Carcano, gli avvisi *Aquila* da Cafaro, *Peloro* da Accinni, *Gulnara* da Ruggero; ed i trasporti *Città di Genova* da Figari, *Città di Napoli* da Vicuna, *Conte Cavour* da Manolesso, *Rosolino Pilo* da Miloro, *Dora* da Ferrari, *Tanaro* da Albini. Rimase nelle acque del Plata la divisione navale capitanata dal contramiraglio Riccardi composta della fregata *Regina* comandante Lampo, della corvetta *Ercole* di Persichetti, delle cannoniere *Ardita* di Racchia e *Veloce* di Caimi. La corvetta *Magenta* governata dall'Arminjon era nei mari della Cina: non fu richiamata.

Alla distribuzione dei comandi delle singole navi non presiedè la scelta ragionata secondo il concetto dell'indole individuale, ma quello cieco dell'anzianità.

Addì 7 maggio furono nominati i generali. Il Persano a duce supremo con insegna sul *Re d'Italia* e con Edoardo D'Amico a capo dello stato maggiore; Albini a capo della squadra sussidiaria con bandiera sulla *Maria Adelaide:* scelse a suo capo dello stato maggiore il Paulucci: Vacca sul *Principe di Carignano* a governare la squadra d'assedio aiutato dal Bucchia. In Ancona fu spedito Provana a reggere il dipartimento marittimo. Taranto fu scelto a luogo di convegno.

Vuolsi che Persano non si chiarisse proclive ad accettare il carico del comando, che cedesse alle insistenze di S. M. il Re; che alcuni suoi antichi compagni di scuola cercassero dissuaderlo dall'accettare. Egli era allora sessantenne, copriva il più alto grado della gerarchia ed ormai erano scorsi cinque anni che non saliva più a bordo. Suo vero posto era quello di ministro. Quantunque contasse gli anni di Farragut allorquando questi assunse il comando della squadra del Golfo Occidentale, egli aveva menato molle vita che agli uomini d'azione mal si confà. Aveva dunque ragione a dubitar delle proprie forze; tanto più che nulla avevalo preparato ad un comando attivo e vasto; nè poteva,

come nel 1860, contare sulla lucidità di mente di un Cavour per guidarlo nei casi dubbi.

La incertezza dell'amiraglio traspare dall'ordine del giorno col quale annunciò all'armata il 16 maggio la propria esaltazione al comando. È brano di pallida prosa diretto alle navi presenti in Taranto; erano le seguenti: *Re d'Italia, Principe di Carignano, San Martino. Maria Pia, Palestro, Gaeta, Messaggiero.*

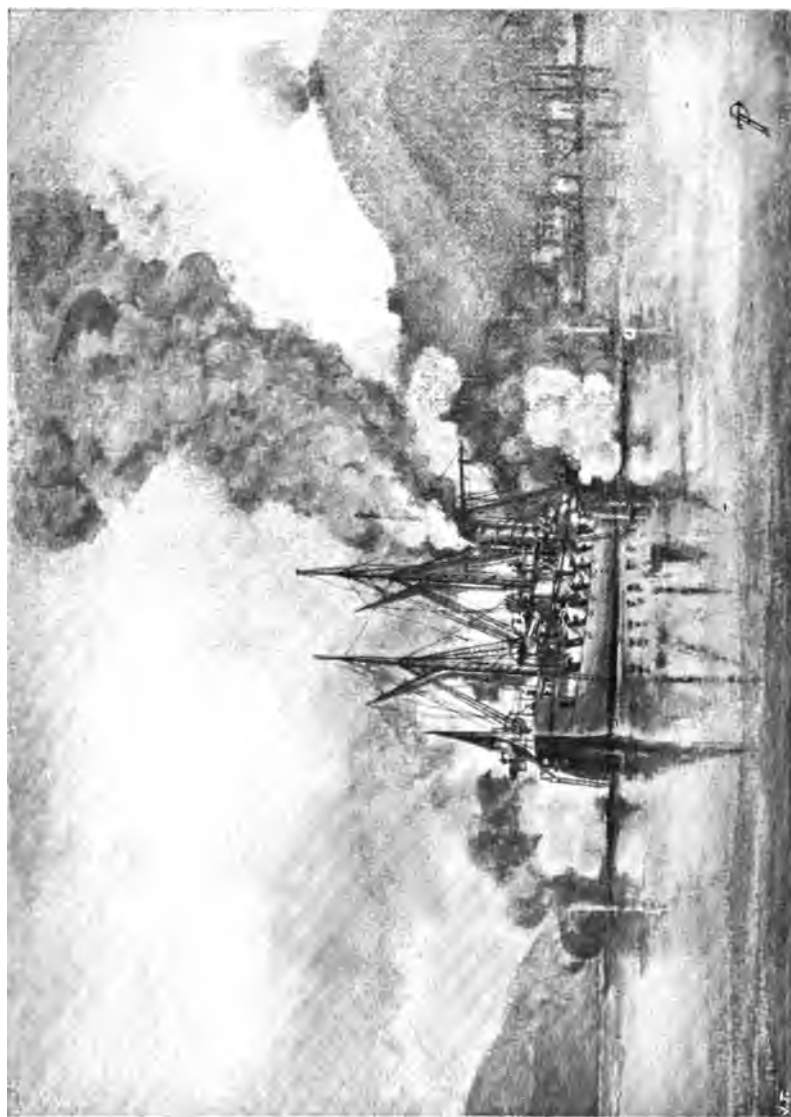
Amiragli, comandanti, ufficiali, marinari e soldati!

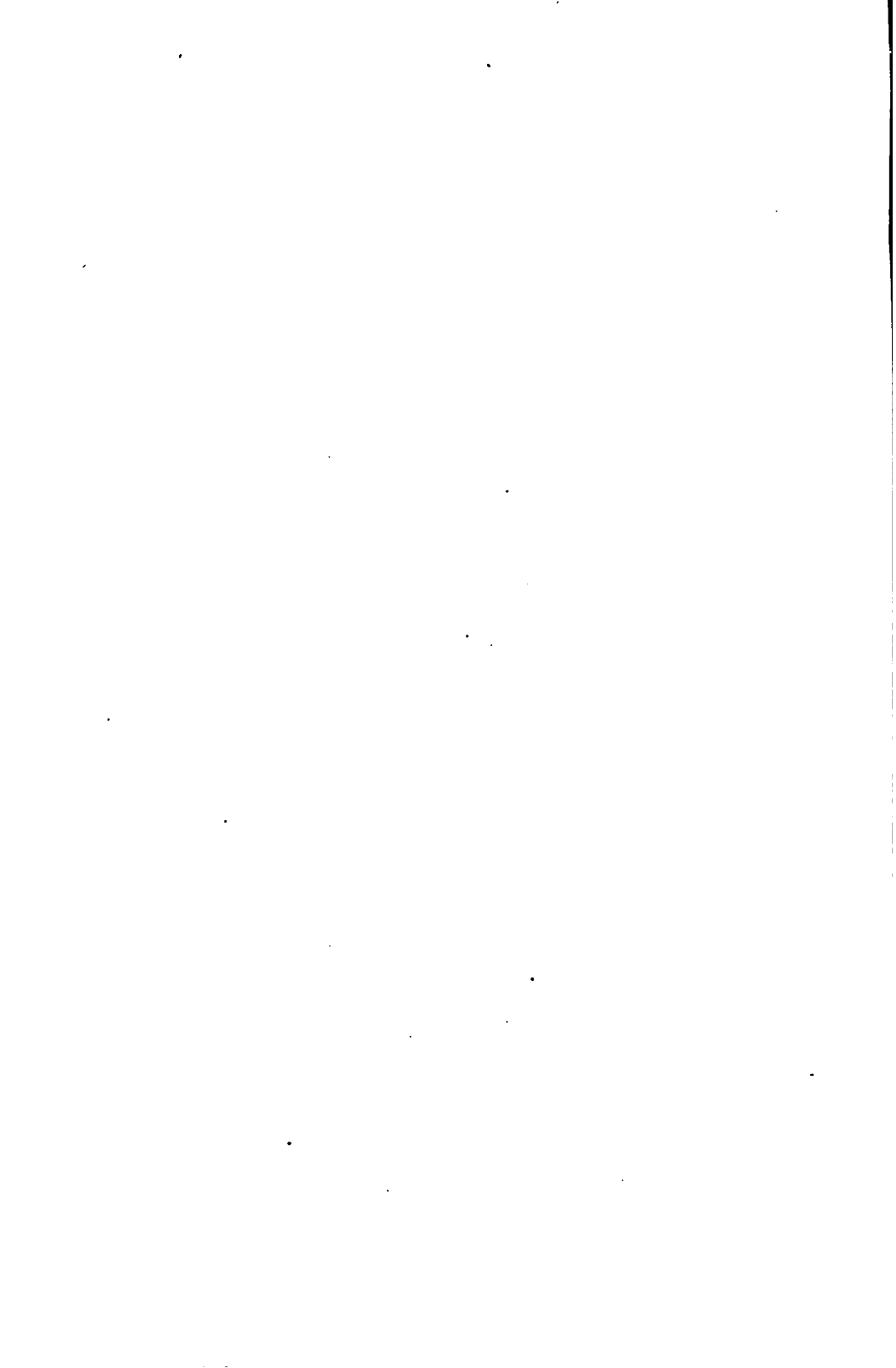
« La divisione navale di evoluzione, sotto il comando del contramiraglio comm. Vacca, viene, per ragioni di Stato, sciolta nel dì d'oggi, giusta l'ordine del giorno di S. E. il ministro della marina, in data dell'8 corrente.

« Lo stesso sostituisce un'armata navale che assume la denominazione di armata d'operazione. Di questa piacque al Re nominarmi comandante supremo. Qui non so astenermi dal dire come la mia più cara speranza sia di corrispondere degnamente a tanta fiducia. E se penso alla eletta gente che mi è dato di comandare, alla santa causa che siamo chiamati a propugnare, ai sentimenti che formano l'aspirazione di ogni cuore italiano, oso, senza tema d'incorrere in spavalderia, volgere la speranza in certezza. Iddio mi sostenga nel vaticinio, come son sicuro che niuno di noi fallirà nel nobile intento.

« L'armata è divisa in tre squadre (e qui seguono le divisioni e suddivisioni già note ai lettori).

« Lo stato maggiore dell'armata è formato come segue: capitano di vascello di 1ª classe, comm. D'Amico, capo dello stato maggiore; capitano di fregata di 1ª classe, cav. Del Santo, sotto-capo dello stato maggiore; tenenti di vascello di 2ª classe conte di Persano, 1° aiutante di bandiera, e signor Bosano, 1° uffiziale di stato maggiore; sottotenenti di vascello signor Casanova, 2° aiutante di bandiera, e signor De Luca, 2° uffiziale di stato maggiore; medico ispettore Verde, capo del servizio sanitario; commissario di 1ª classe Pagano, capo del servizio amministrativo.

« Nel recare a vostra cognizione quanto sopra, non mi arresto a parlarvi di devozione al Re ed alla Patria, nè di sensi di nazionalità e di indipendenza italiana, perchè codesto è di tutti voi; ma bene mi faccio a fortemente esortare ognuno, sia egli superiore, sia dipendente, a porre nella parte che gli compete il maggiore impegno, la massima sollecitudine, la più assoluta abnegazione ed il miglior buon volere a conseguire l'istruzione militare in tutta la sua pienezza, senza della quale,

La *Formidabile* dentro Porto San Giorgio di Lissa.

(Da un acquerello del marchese Tomaso Pilo capitano di vascello).

lasciate vel dica, vano sarebbe sperare di poter mantenere alto l'onore del tricolore vessillo, orgoglio d'Italia.

« Mettiamoci quindi da questo momento all'opera, e non ci sia di peso la fatica; anzi, in vista del santo scopo, ci torni giuliva e di esultanza.

« Evviva alla marina italiana ed a voi bravi, chiamati pei primi a sostenerne incolume l'onore ».

Ora è il caso di studiare se nei consigli del Governo si fosse dischiusa una dottrina strategica qualsivoglia in nome della quale fosse possibile diramare ordini chiari e precisi.

É noto a chiunque abbia praticato la vita militare che anco i temperamenti sfibrati acquistano il necessario vigore quando siano loro imposti comandi positivi: laddove è ugualmente noto che ordini incerti ed involuti ingenerano l'esitanza anche in generali energici ed austeri.

Il ministro Angioletti, che attendeva il governo d'una divisione dell'esercito, spedì il 10 giugno le istruzioni promesse in una lettera del 3 maggio e non contenute in altra del 7. Ragion voleva che ordini ponderati durante *trentotto giorni* indicassero obbiettivo strategico positivo. Furono i seguenti.

« 1°. Sbarazzare l'Adriatico dalle navi da guerra nemiche, attaccandole e bloccandole ovunque si trovassero.

« 2°. Risparmiare Trieste, eccetto che vi si trovassero navi da guerra nemiche, nel qual caso anche Trieste potrà essere trattata come gli altri punti della costa. Risparmiare Venezia sino che un attacco contro di essa sia espressamente ordinato.

« 3°. Stabilire la base d'operazione in Ancona ove l'amiraglio farà pervenire i suoi rapporti e da dove riceverà gli ordini ulteriori del quartiere generale del Re.

« 4°. Trattare la marina mercantile nemica o neutrale a forma di quanto è prescritto dal titolo IV del Codice della marina mercantile ».

I miei lettori che benevoli mi hanno seguito sinquì non ignorano che diverso concetto strategico informi l'*assalto* ed il *blocco;* il ministro nelle or riferite istruzioni poneva insieme entrambi, lasciando apparentemente ogni libertà all'amiraglio; ma pur restringendola circa Trieste e Venezia. Il probo Angioletti incoscientemente apriva l'uscio all'equivoco ed a quel giuoco di discarico delle responsabilità che fu sempre la maledizione della nostra opera militare in terra ed in mare.

Intanto il rimanente dell'armata aveva raggiunto Taranto dove l'amiraglio riscontrava parecchie mancanze nel materiale e nel personale. Certo che la fretta dominante aveva trascurato qualche particolare; nulla pertanto dell'essenziale. Le cure dell'ufficio di stato maggiore sciupavansi in cose piccine, mentre all'agguerrimento dell'armata niuno pensava.

Contatto col nemico della dimane non se ne cercò; ed anche gli esercizî militari dal 16 maggio al 15 giugno non ebbero quel carattere praticamente guerriero ch'era necessario conferir loro.

Il giorno 15 lo stato maggiore diede fuori gli *ordini di massima*. Eccoli:

" L'armata che ho l'onore di comandare si può dire la prima che contiene tutti gli elementi di forza navale coi quali è sorta, a lato di una nuova tattica, la strategica marina.

" Probabilmente prima di avere tempo di fare esperimenti, potremo esser chiamati ad agire e non abbiamo precedenti da consultare: mi limito dunque a dare delle norme generali, e poi fido intieramente sulla esperimentata abilità degli amiragli comandanti le squadre e dei comandanti le singole navi.

" Istruzioni di massima.

" 1°. Le tre squadre dell'armata costituiscono tre unità di azione ed anche tre unità amministrative, ma non una ripartizione tattica.

" 2°. Ciascun comandante di squadra, quando sia chiamato ad agire isolatamente, darà le disposizioni che crederà migliori per condurre la sua squadra, sia in navigazione, sia contro il nemico.

" 3°. Per i varî casi di un'azione combinata, si daranno speciali disposizioni da chi comanda in capo le forze chiamate ad agire a seconda della loro composizione.

" 4°. Quando tutta l'armata agisca o navighi riunita, verrà ripartita in flotta corazzata e flotta non corazzata.

" Ciascuna flotta sarà divisa in gruppi.

" Il distintivo della flotta corazzata sarà il numero 21 (Capitolo 27, libro dei segnali). Il distintivo della flotta non corazzata sarà il numero 6 del detto capitolo.

" Il distintivo del 1°, 2° e 3° gruppo di ciascuna flotta sarà rispettivamente il numero 8, 9 e 10 del capitolo stesso del libro dei segnali.

" 5°. La flotta corazzata, oltre della tattica regolamentare, userà quella supplementare del vice amiraglio Bouët Villaumez (francese).

" La flotta non corazzata userà la sola tattica regolamentare. Il guidone n. 1 alzato al disotto di un segnale si riferisce alla tattica supplementare.

" 6°. Sempre che la flotta corazzata navighi in linea o per gruppi di fila, la flotta non corazzata formerà una seconda linea alla distanza che verrà segnalata a destra o a sinistra secondo che sarà ordinato.

" 7°. Se la flotta corazzata navighi in linea o per gruppi di fronte la flotta non corazzata formerà una seconda linea alla distanza che verrà segnalata da poppa alla prima.

" 8°. L'*Esploratore* ed il *Messaggero* saranno bastimenti ripetitori della flotta corazzata; l'*Etna* ed il *Guiscardo* della flotta non corazzata. La *Sirena* servirà di comunicazione fra le due flotte, e le saranno date speciali istruzioni.

" 9°. L'annesso al presente ordine indica la numerazione e la ripartizione in gruppi della flotta corazzata.

" Nell'assenza di alcuni bastimenti, la numerazione e la ripartizione nell'armata sarà stabilita eventualmente.

" 10°. La flottiglia trovandosi a navigare in unione all'armata, starà sotto gli ordini della flotta non corazzata.

" 11°. L'eguaglianza della velocità di manovra essendo la prima condizione per la tattica delle navi a vapore, *stabilita in sei miglia la velocità di manovra*

dell'armata, ciascun comandante disporrà che il suo capo macchinista faccia gli studî necessarî per regolare proporzionatamente l'introduzione del vapore.

" 12°. L'eguaglianza del circolo di evoluzione essendo la seconda condizione per la suddetta tattica, appena *sarà possibile* si faranno le esperienze necessarie per stabilire il bastimento il cui circolo di evoluzione ha il massimo raggio col timone tutto alla banda.

" Gli altri bastimenti ricercheranno allora l'angolo del rispettivo timone con la chiglia per avere un eguale circolo di evoluzione.

" 13°. Qualunque evoluzione che si può compire alterando la velocità o servendosi del timone, *non deve eseguirsi* valendosi dei due mezzi nello stesso tempo.

" 14°. Evoluzionando colla tattica supplementare è sempre il bastimento che ha numero più alto quello che, in caso d'incontro, deve cedere il posto ".

Ai quali ordini di massima, cotanto incerti, facevan corona i seguenti annessi:

Primo Annesso — Ordine di Navigazione.

" La numerazione delle navi corazzate tutte riunite e la loro ripartizione nei diversi gruppi è la seguente:

" 1. *Carignano* — 2. *Maria Pia* — 3. *Varese* — 4. *Formidabile* — 5. *Re d'Italia* — 6. *San Martino* — 7. *Ancona* — 8. *Affondatore* — 9. *Re di Portogallo* — 10. *Castelfidardo* — 11. *Palestro* — 12. *Terribile.*

" La distanza da un bastimento all'altro in marcia sarà di due gomene o 400 metri.

" L'*Esploratore* si situerà in testa dell'armata, il *Messaggero* in coda, l'*Etna* a dritta, il *Guiscardo* a sinistra, la *Sirena* tra le due flotte.

Secondo Annesso — Ordine di Attacco.

" Nel caso che l'armata debba attaccare, e sempreché si segnali la formazione della riserva, essa si comporrà dei seguenti bastimenti: 1. *Ancona* — 2. *Varese* — 3. *Palestro.*

" La riserva si disporrà nel piano di attacco alla distanza e pel rombo che sarà segnalato.

" 1°. Gruppo: 1. *Carignano* — 2. *Maria Pia* — 3. *Formidabile* — 4. *Castelfidardo.*

" 2°. Gruppo: 5. *Re d'Italia* — 6. *San Martino* — 7. *Terribile* — 8. *Re di Portogallo.*

" La distanza da un bastimento all'altro pari a una gomena.

" L'*Affondatore* (¹) rimarrà fuori linea tanto per sostenere il bastimento del comandante supremo, che per accorrere dove il bisogno lo richiedesse, salvo ordini speciali.

" La flotta non corazzata si situerà a metri 3 mila dalla flotta corazzata pel rombo che sarà segnalato. Essa nel caso che sia chiamata a prendere parte all'attacco, *salvo ordine speciale,* si metterà in seconda colonna addentellata con la flotta corazzata.

" Gli avvisi *Esploratore* e *Messaggero* si terranno tra le due flotte per la trasmissione degli ordini evitando di entrare nel tiro del nemico.

" Il *Guiscardo* sarà destinato a prendere al rimorchio i bastimenti inutilizzati.

(¹) Esso era tuttavia in Inghilterra.

“ Non si attaccherà una corazzata *a più di 500 metri* che coi soli cannoni da 25. Una corazzata attaccherà sempre a distanza di *1000 metri* una nave non corazzata, eccetto il caso che voglia servirsi dello sperone ”.

In queste istruzioni sta la condanna di tutta l'opera cui il comandante supremo s'accinse. Esse cominciano col dire assai inesattamente che l'armata italiana era la prima la quale contenesse gli elementi di forza navale con cui, al lato *di una nuova tattica, sorgeva una nuova strategica.* Il Persano dimenticava dunque che durante quattro anni quegli stessi elementi erano stati adoperati nell'America Settentrionale? Dimenticava altresì che la strategia non muta mai, mentre ponno mutare i sistemi tattici: ed infine obliava che la tattica del Bouët-Willaumez era bastevole a portare in effetto con navi moderne qualunque richiesta della strategia. Nelle *quattordici* istruzioni di massima contenevansi in genere disposizioni adatte per una squadra in tempo di pace, ma insufficienti per il tempo di guerra. Nè valeva la scusa che la guerra non fosse tuttavia dichiarata, perchè l'imminenza erane indubbia. Chè se l'amiraglio credeva il nuovo naviglio bisognevole di nuovi studi, questi potevansi compiere, od almeno discutere, in consulte frequenti degli ufficiali in comando di squadra o di singole navi. Che faceva invece lo stato maggiore? Sembra ignorasse che da Giovanni d'Austria in qua ogni operazione era stata preceduta da consulte. E quelle di Ruyter e di Tourville e di Morosini e di Farragut, con cui quegli eroi prepararono la vittoria, le aveva dunque dimenticate? Si era smarrito invece nelle minuzie del servizio di bordo; quasi sempre inutili in squadra: dannose al sommo grado quando tutti i pensieri debbono convergere allo scopo unico, la guerra.

Se gli ordini di massima peccavano per un verso, che dirò di quello speciale d'assalto? La limitazione del tiro delle navi ai 500 ed ai 1000 metri, quella della distanza fissata in 3 mila tra squadra corazzata e squadra non corazzata erano buone a confondere, piuttosto che a chiarire i concetti.

O l'amiraglio stimava la squadra in legno non qualificata a combattere; ed allora doveva, sia rimandarla nel Tirreno, sia tenerla assolutamente come sussidiaria. O credeva alla sua efficacia; ed allora doveva inserire le navi onde componevasi nella linea delle corazzate come più tardi, e con elementare sagacia, operò Tegetthoff.

Le conseguenze della disarmonia tra le istruzioni di massima e la formazione di assalto furono perciò le prime naturali ragioni dell'esito della campagna per la parte ond'è responsabile l'armata in mare.

Il 21 giugno l'amiraglio le notificò che la guerra era aperta, e bandì un secondo ordine di massima che qui trascrivo:

Rada di Taranto, 21 giugno 1866.

" 1°. La guerra è dichiarata contro l'Austria, le ostilità non avranno principio che il mattino del 23 corrente mese. Sino alla detta epoca non si aggredirà il nemico incontrandolo.

" 2°. L'armata, movendo da questa rada, navigherà formata a gruppi, le corazzate in linea di fila; le non corazzate, formanti un solo gruppo, si situeranno a sinistra del comandante supremo secondo lo specchio annesso.

" 3°. Al tramonto del sole di ogni giorno saranno prese tutte le misure necessarie per mettersi nella notte in assetto di combattimento al primo segnale. La gente verrà chiamata all'appello a posto di combattimento.

" 4°. Ogni giorno dopo la colazione dell'equipaggio sarà chiamato il ruolo d'incendio, e fatte tutte le disposizioni all'uopo. Dopo il pranzo, ogni giorno, sarà chiamato il ruolo di destinazione per salvare un uomo caduto in mare facendo la relativa istruzione.

" 5°. Tutti i bastimenti dell'armata in navigazione terranno una lancia per lato pronta sempre ad essere messa in mare.

" 6°. In assetto di combattimento gli ufficiali armati vestiranno la divisa ordinaria senza spalline ed aghetti. La medaglia al valor militare, l'ordine militare di Savoia e le medaglie commemorative saranno portati da chiunque se ne trovasse fregiato.

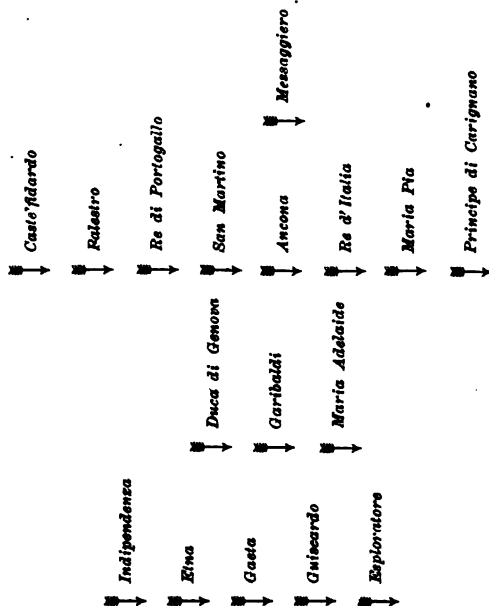
" Nel raccomandare ai comandanti tutto l'esatto adempimento delle prescrizioni già emanate, e tutte le avvertenze della tattica elementare, si richiama specialmente la loro attenzione sugli articoli delle istruzioni generali che precedono la tattica suddetta „.

ORDINE DI MARCIA.

Messaggiero

Castelfidardo — *Palestro* — *Re di Portogallo* — *San Martino* — *Ancona* — *Re d'Italia* — *Maria Pia* — *Principe di Carignano*

Duca di Genova — *Garibaldi* — *Maria Adelaide*

Indipendenza — *Etna* — *Gaeta* — *Guiscardo* — *Esploratore*

" La distanza da un bastimento all'altro in ogni gruppo sarà di due gomene.

" La distanza da un gruppo all'altro sei gomene.

" La squadra non corazzata rimarrà nove gomene sulla sinistra della colonna delle navi corazzate.

" Gli avvisi si atterranno alle speciali istruzioni ricevute „.

. . .

L'armata salpò da Taranto il giorno 22. Componevasi di 22 scafi, navigò in ragione di 5 miglia all'ora.

Nel porto d'Ancona la *Formidabile* e la *Terribile* erano rimaste all'ancora prima che la guerra si dichiarasse, e l'amiraglio temendo forse fossero sorprese dal nemico, le richiamò presso di sè ed esse lo raggiunsero in alto mare; d'onde mandò a chiedere a Bari per telegrafo al Ministero « dove fosse Tegetthoff ». Toccava invero a lui saperlo; non al Ministero che replicò col seguente dispaccio:

« Notizie ultime sono: a Fasana cinque corazzate, altrettante fregate a elica. Amiraglio Tegetthoff desideroso di colpi audaci e di arrembaggi vorrebbe sorprendere flotta di notte: sua nave amiraglia servirebbe di ariete ».

Allora il Persano diramò nuove istruzioni buone ad aumentare la confusione, le seguenti:

" Ove nella notte si presentasse il nemico, come si ha luogo di sperare, segnalerò il numero 3 della tabella 1ª dei segnali di notte, che invece di *voglio parlarvi*, significa: *linea di battaglia in ordine rovesciato.*

" Tutte le navi della linea di battaglia, all'ammainarsi del segnale, accosteranno a dritta e seguiranno il *Re di Portogallo* che farà rotta a levante.

" I legni giunti a portata del nemico apriranno il fuoco senz'altro segnale; e il *Re di Portogallo*, appena lo giudicherà conveniente, accosterà alla sinistra piano piano, per tagliare la ritirata al nemico.

" Tutte le navi della linea seguiranno per la contromarcia. La riserva aprirà il fuoco appena scopra il nemico onde mantenerlo in rispetto, sin che la linea di battaglia è rettificata; quindi si ritirerà per entrare in azione sul punto più conveniente, quando vedrà più razzi sparati nello stesso tempo.

" La riserva deve entrare in azione senza bisogno di nessun segnale; se il nemico si ritira, per tagliargli la ritirata; se la nostra linea di battaglia serrata è rotta; se le nostre navi ad elica sono attaccate.

" Le fregate ad elica non corazzate dovranno lasciar libera la manovra alle corazzate; dirigeranno anch'esse per levante in linea di battaglia serrata e non principieranno il fuoco che nel solo caso che il nemico abbia *navi della loro specie in colonne separate*, o che il Comandante in capo loro segnali tirando un sol razzo, o che, infine, il nemico riesca a raddoppiare la nostra linea corazzata.

" Si raccomanda il massimo sangue freddo onde evitare la confusione di un attacco notturno, sulla quale il nemico crede di fare grande assegnamento.

" All'uopo le corazzate navighino serrate il più possibile, la colonna delle fregate si mantenga il più rigorosamente a non meno di *quattro gomene e mezzo di distanza*, e gli esploratori facciano coscienziosamente il loro dovere.

“ Se l'amiraglio brucierà due razzi a due minuti d'intervallo sarà segno che il nemico prende caccia; ed in questo caso le fregate *Ancona, Castelfidardo, San Martino* e *Maria Pia* daranno caccia.

“ L'*Esploratore* e l'*Etna* stiano tra le corazzate e il resto dell'armata.

Vadasi ora a Fasana a passare il nemico in rassegna.

Dall'opera « *Le lotte dell'Austria nel 1866* » e dalla parte speciale riguardante la campagna navale nell'Adriatico, tradotta in francese dal colonnello Franz Crousse, e documentata egregiamente, ricavo che l'armata austriaca al primo giorno d'aprile del 1866 componevasi di:

7 corazzate, di cui 2 prossime ad ultimarsi
21 navi ad elica
11 a ruote
11 veliere.

In totale 50 scafi del dislocamento complessivo di 69,912 tonnellate, 11,730 cavalli-vapore, 792 bocche a fuoco con 9,800 uomini di equipaggio. Lascio da parte i trasporti ed i piroscafi lagunari e fluviali. Il 30 aprile giunse l'ordine da Vienna di formare una squadra d'operazione, formata su tre divisioni in data del 5 giugno. Rimase composta così:

SQUADRA I. E R. D'OPERAZIONE.

Comandante in capo. . . .	Contramiraglio G. di Tegetthoff
1° Aiutante di squadra. . .	Capitano di fregata C. di Lindner
2° Aiutante di squadra. . .	Capitano di corvetta F. Attimayer
Aiutante di bandiera. . . .	Luog. di vascello F. di Minutillo.

PRIMA DIVISIONE.

TIPO	NOME	COMANDANTI	CANNONI rigati	CANNONI lisci	EQUIPAGGIO	DISLOCAMENTO tonnellate
Corazzata . . .	*Arcid. Massimiliano*	M. di Sterneck.	—	18	489	5130
„ . . .	*Habsburg*	C. Fabel . . .	—	18	478	5130
„ . . .	*Kaiser Max* . . .	G. di Groller .	14	16	386	3588
„ . . .	*Prinz Eugen* . . .	A. Barry. . .	14	16	386	3588
„ . . .	*Don Juan di Austria*	A. di Wiplinger	14	14	386	3588
„ . . .	*Drache*	H. di Moll . .	16	10	343	3065
„ . . .	*Salamander* . . .	C. Kern . . .	16	10	348	3065
Avviso	*Kaiserin Elisabeth*.	E. Oesterreicher	2	—	166	1470
		Totale. . .	76	102	2,977	28,624

Cavalli-vapore 4750

SECONDA DIVISIONE

Comandata dal capitano di vascello A. di Petz.

TIPO	NOME	COMANDANTI	CANNONI rigati	CANNONI lisci	EQUIPAGGIO	DISLOCAMENTO tonnellate
Vascello . . .	*Kaiser*	A. di Petz .	2	90	904	5194
Fregata. . . .	*Novara*	E. di Klint . .	3	48	538	2497
„	*Schwartzenberg* . .	G. Milosich . .	4	42	547	2514
„	*Radetsky*	Aurnhammer .	3	28	308	2198
„	*Adria*	A. Daufalik . .	3	28	308	2198
„	*Donau*	M. Pettner . .	3	28	308	2198
Corvetta . . .	*Arciduca Federico* .	M. Florio. . .	2	20	294	1474
Avviso	*Grief*	Cronowetter. .	2	—	102	1260
Pirosc. del Lloyd	*Stadium*	V. Wimpffen. .	—	—	33	1400
		Totale. . .	22	284	3,342	20,933

Cavalli-vapore 3490

TERZA DIVISIONE

Comandata dal capitano di fregata Eberle.

TIPO	NOME	COMANDANTI	CANNONI rigati	CANNONI lisci	EQUIPAGGIO	DISLOCAMENTO tonnellate
Cannoniera . .	*Hum*.	L. Eberle. . .	2	2	139	860
„ . .	*Dalmata*	W. Wickede. .	2	2	139	860
„ . .	*Wall*.	A.Kielmansegge	2	2	139	860
„ . .	*Velebich*.	V. Herzfeld . .	2	2	139	860
„ . .	*Reka*.	A. Nolting . .	2	2	139	860
„ . .	*Seehund*.	Calafatti . . .	2	2	130	860
„ . .	*Streiter*.	R. Ungewitter .	2	2	130	860
Scuna	*Narenta*	F. Spindler . .	2	4	109	500
„	*Kerka*	G. Masotti . .	2	4	100	500
Avviso	*Andrea Hofer* . .	U. Lund . . .	1	2	109	770
		Totale. . .	19	24	1,273	7,790

Cavalli-vapore 1970

Totale generale.

Navi	27
Cannoni rigati	117
Cannoni lisci	410
Equipaggi	7,592
Dislocamento in tonnellate	57,347
Forza di macchine in cavalli	10,210

Sin dal 30 aprile fu decretata la mobilitazione delle forze ed accelerati i raddobbi e gli allestimenti in corso. Il 9 maggio il barone

Guglielmo di Tegetthoff venne nominato al comando delle navi, il vice amiraglio Bourguignon a quello della piazza e del porto di Pola guarnito di linee di torpedini secondo il sistema del barone di Ebner e dominato da opere di fortificazione armate da 510 bocche da fuoco ed equipaggiate da 4 mila uomini dell'esercito. A Venezia vegliarono alla difesa per le opere di terra 12,987 uomini capitanati dal generale *(feldzeugmeister)* barone Alleman, per le marittime i 3500 marinari e fanti di marina del contramiraglio di Wissiak. Le bocche a fuoco in batteria erano 846; le navi le seguenti:

Batteria corazzata *Feuerspier*	cann. 24
5 Cannoniere a ruote	" 5
Piroscafo *Thurn und Taxis*	" 4
" *Alnoch*	" 5
" *Messaggiere*	" 3
Cannoniera *Auslugger*	" 2
" *Pelikan*	" 2
" *Deutchsmeister*	" 2
Pontone N. II (al Lido)	" 10
Obusiera *Saetta* (a Chioggia)	" 6
Piroga *Elvira*	" 1
" *Euridice* (a Treporti)	" 1
" *Umile* (a Sant'Erasmo)	" 1
Fregata veliera *Venere* (a Murano)	" 12
Totale 18 scafi:	cann. 78

L'entrata del canale di Chioggia fu sbarrato da catena posta sopra 118 ancore; il passo del Lido da una seconda sopra 48; il passo di Malamocco da una terza sopra 149: alle spalle di quest'ultima erano 17 torpedini, nonchè 7 scafi mercantili carichi di sassi da affondare al bisogno.

Guarnironsi le batterie di Trieste con 198 bocche da fuoco; vi vegliarono 3700 uomini capitanati dal general maggior Wagner.

Al governo delle faccende militari nella Dalmazia, sì insulare che continentale, fu deputato il luogotenente maresciallo barone Philippovic con ordine di rimanere sulla pura difensiva. Dipendevano da lui le fortezze seguenti:

Budua	armato di	54	bocche da fuoco
Castelnuovo	"	113	"
Cattaro	"	87	"
Ragusi	"	136	"
Sebenico	"	25	"
Clissa	"	18	"
Knin	"	18	"
Zara	"	161	"
Lissa	"	88	"

e le navi opportunamente ripartite qua e là, che furono:

A Cattaro	avviso	*Curtatone*	cann. 7
„ Topla.	cannoniera	*Grille*	„ 4
„ Castelnuovo . . .	„	*Gemse*	„ 4
„ Gravosa.	„	*Sansego*	„ 4
„ Zara	avviso	*Fiume*	„ 2
	piroscafo del Lloyd	*Venezia.*	

Non si arrivò a tempo per guernire di torpedini le Bocche di Cattaro ed i pressi di Lissa.

A controbilanciare la nostra superiorità numerica, specialmente sensibile per quanto riguarda le corazzate, Tegetthoff fece coprire ad ogni nave il bagnasciuga ed i fianchi propinqui alle caldaie con catene e lungarine di ferro, procacciando così alle navi in legno una corazzatura provvisoria, giusto come Winslow aveva disposto attorno al *Kearsarage* prima del duello con l'*Alabama.*

Le navi così blindate furono: *Adria, Donau, Radetsky, Schwarzenberg, Friedrich, Hum, Velebich, Seehund. Streiter, Wall, Dalmat* e *Reka.* E siccome le qualità balistiche della nostra artiglieria di bordo superavano quelle dell'austriaca, Tegetthoff prescrisse ai comandanti il *tiro convergente,* o per *fiancata* o per *divisione.*

Il vecchio impero militare non si fece consigliare dal pregiudicevole concetto dell'anzianità per il conferimento del comando supremo, nè dei secondarî. Guglielmo di Tegetthoff era il più giovane dei contramiragli e gli fu confidata la squadra d'operazione. Alzò bandiera prima sulla *Schwartzenberg,* poi sul *Ferdinand Max.* Il 5 giugno, ripartita la squadra in divisioni, alla seconda fu preposto il capitano di vascello Petz ed alla terza il capitano di fregata Eberle.

Guglielmo barone di Tegetthoff, di stirpe vestfaliana e soldatesca, nacque a Marburg il 23 dicembre 1827 e tredicenne entrò nella I. e R. scuola dei cadetti della marina veneta; ne uscì nel 1847. Alla campagna del 1848 non prese parte in mare, ma come aiutante di campo del vice amiraglio Martini e del luogotenente maresciallo Giulay; nel 1849 fu sull'*Adria* al blocco di Venezia. L'anno 1854 ebbe il primo comando, quello della scuna *Elisabetta,* d'onde passò sul *Taurus.* Le stazioni del Levante e del Mar Nero gli procacciarono distinzione e presto anche il favore dell'arciduca Massimiliano, cuor nobile, mente eletta, cui la marina austro-ungarica d'oggi è debitrice di molto. Una campagna scientifica nel Mar Rosso, ed il comando del *Friedrich* al Marocco, una campagna al Brasile in qualità di aiutante dell'arciduca riempiono il periodo 1857-1860; l'autunno del quale ultimo anno fu comandante il *Radetsky* nei mari di Siria. Capitano di corvetta nel 1858, di fregata

nel 1860, di vascello sullo scorcio del 1861, ebbe in comando nel 1864 le forze austriache nel mar di Germania. Con quanta maestria si comportasse l'ho detto: pure aggiungerò che vi guadagnò le stelle di ammiraglio. Fervido, colto, di sensi altamente liberali — come posso attestare personalmente avendo udito a pranzo sull'*Euridice* nel 1860 il comandante Tegetthoff levare a cielo le imprese di Garibaldi — la guerra giunse per lui in buon punto nel 1866 mentre godeva in ugual misura la fiducia del Principe e l'amore di colleghi ed inferiori. In ciò ebbe la invidiabile sorte che sorrise ad Orazio Nelson tra il 1797 ed il 1805.

Non sì tosto ebbe le lettere di comando, furongli con esse impartite le istruzioni del ministero della guerra. Prescrivevangli intendersi coll'arciduca Alberto comandante l'esercito meridionale; tutta volta però circostanza opportuna si affacciasse, o le comunicazioni coll'arciduca eventualmente s'interrompessero, lo *autorizzavano a seguire il proprio impulso*. Ciò palesava fiducia, ma era anzichenò vago. In dispaccio del 15 maggio il ministro, quasi pentitosi, scriveva: « Quantunque l'Imperatore, nostro grazioso signore, s'attenda a che la squadra si sforzerà insieme all'esercito di compiere il suo dovere, la prefata Maestà non può disconoscere l'importanza arrecata all'armata nemica da numerica superiorità: partendo da questo punto di vista sono incaricato da S. M. di prescrivere all'E. V. non iniziare opera alcuna che compromettesse la esistenza della squadra dovunque i resultati presumibili non compensassero i probabili sacrifizî ».

L'intervallo tra mezzo maggio ed i primi venti giorni di giugno fu consacrato da Tegetthoff ad agguerrire la sua gente con frequenti esercizî che simulassero la guerra vera, ed a radunare in frequentissime consulte i comandanti per accenderli del fuoco sacro ond'egli ardeva. Dichiaratasi formalmente la guerra, telegrafò all'arciduca Alberto nei termini seguenti: « Prego volermi fornire indicazioni precise intorno ai limiti della libertà d'azione che mi è concessa ».

La risposta dell'arciduca in data del 26 fu degna della dimanda. Eccola « La libertà d'azione non vi è ristretta. Solamente non oltrepassate Lissa. Sorvegliate le bocche del Po ed il littorale veneto ».

Mentre codeste pratiche correvano tra Verona e Fasana, all'Angioletti sottentrava in qualità di ministro di marina Agostino Depretis, nuovo alla carica, ignaro della guerra navale, ignoto al corpo degli ufficiali di marina; ed essi ignoti a lui.

Grande errore è mutar il ministro all'istante dello scoppio della guerra: gravissimo quando gli tocchi fare tirocinio di stratego; e questo era il caso nostro. Non vi ha meriti patriottici che infondano la scienza navale. Come Depretis accettasse responsabilità superiore alle sue forze

intellettuali, ed al carattere che ebbe prudente e dubbioso, è mistero tuttavia insoluto.

Tutto dunque congiurava per la preparazione di campagna sventurata.

II. — La sera del 25 giugno l'armata italiana composta di 25 legni giunse in Ancona e si ormeggiò sui corpi morti ad essa destinati. Sul *Re d'Italia* e sul *Re di Portogallo* scoppiò spontanea combustione nei carbonili; disgrazia a niuno imputabile. L'*Ancona* ebbe a riparare un'avaria nella motrice. Il *Principe di Carignano* si diè a mutar certi cannoni con la *Terribile* e la *Formidabile:* cosa forse non necessaria, di certo intempestiva. La piazza-arsenale esercitava già la sua nefasta attrattiva che ogni forza navale, qualunque inconsciamente, subisce.

La sera del 26 Tegetthoff partivasi da Fasana con 13 navi, onde 6 corazzate. Sua mira — checchè se ne sia detto in appresso — una ricognizione del porto; ed anche la speranza di colar a fondo la *Terribile* che stimava tuttavia colà. Che tutta l'armata vi fosse pare ignorasse. Questa tenne quella notte l'*Esploratore* in crociera. Era dimenticare i primi elementi dell'arte. La catena degl'incrociatori dev'esser a maglie multiple e fitte per quanto si può: nè mancavano navi sottili e camminatrici inutilmente tenute all'ancora in Ancona.

All'alba del 27 ecco Tegetthoff in vista; alle 5 e 30, a 8 chilometri del porto, l'*Esploratore* che si è avvicinato alla colonna di lui scambia con l'*Elisabeth* qualche cannonata e torna addietro a tutta forza per avvisar Persano della prossimità del nemico. L'amiraglio austriaco non fu pari all'opera iniziata perchè alzò troppo presto i suoi colori. Doveva catturar l'*Esploratore* tenendo inalberata quanto più poteva bandiera falsa. Lord Tomaso Cochrane avrebbe certo tratto l'*Esploratore* in inganno e tentato conquiderlo; ma Tegetthoff era ben lungi dal possedere lo spirito marinaro di Cochrane.

In meno di mezz'ora uscirono dalla rada d'Ancona il *Castelfidardo,* la *Maria Pia,* il *San Martino,* il *Principe di Carignano* e la *Formidabile,* avanzandosi verso la squadra austriaca in attesa d'ordini immediati.

Poco dopo uscì il secondo stuolo composto della *Terribile,* della *Palestro,* della *Varese* e del *Re di Portogallo;* quest'ultimo camminando però a piccolissima velocità e col segnale alberato: « Macchina non pronta ». Le navi austriache alla distanza di forse 8 chilometri dalla rada e di 5 dalla *Maria Pia* e dal *San Martino* che, essendo più veloci, avevano fatto più strada, si soffermarono.

In quel punto uscì dalla rada il *Messaggiero* con Persano e D'Amico a bordo; e passando a tutta forza di macchina prima sotto la poppa del *Principe di Carignano* e poi sotto la poppa delle altre navi più

avanzate, impartì l'ordine verbale seguente: « Andate a formarvi in battaglia colle navi pronte sotto la protezione delle batterie dei forti di Ancona ». Ciò detto sparì.

Tegetthoff non stimò conveniente assalire il numeroso nemico; è assai probabile temesse torpedini disseminate presso al porto e tiro ficcante delle alte batterie di Ancona: lentamente si ritirò. La ricognizione gli diè agio di osservare che l'armata, quantunque buona manovriera, seguiva tuttavia principî di tattica assolutamente vieti e si atteneva all'ormai vecchio ordine di colonna unica. Testimoniò l'abuso dei segnali che è prova sicura d'incertezza; infine gli apparve chiara la esitanza caratteristica del suo avversario.

Agli occhi del critico la campagna del 1866 fu virtualmente perduta tra le 5 e le 8 del mattino del 27 giugno.

Gedeone Welles aveva tolto a Samuele Du Pont il comando per errori più lievi durante la guerra narrata innanzi. Il Depretis doveva imitarlo. È mio parere che, in cose guerresche, non mai si può staccare la responsabilità del comandante supremo da quella del gabinetto. Il diffuso carteggio tra il dicastero ed il Persano e la costui incontentabilità costante in punto numero di navi, attrezzi ed artiglierie, dovean palesare a Depretis che l'amiraglio bramava trascinare in lungo la campagna e non combattere. Era dunque spediente sbarcarlo e surrogarlo con altro degli amiragli disponibili, ancorchè di grado meno elevato. L'errore sommo fu allora del ministro; il quale invece mandò alcuni piroscafi mercantili di rinforzo pel servigio d'esplorazione, sollecitò la spedizione in Adriatico di altri legni da guerra, e finalmente il 6 luglio diramò le seguenti diffuse e lunghe istruzioni nelle quali il gabinetto si sostituiva in certa misura all'amiraglio; è pregio dell'opera il trascriverle letteralmente. Badi il lettore ai grossolani errori che le informano. Mentre lo sminuzzamento delle istruzioni danno a divedere che il ministro non riponeva fiducia nell'amiraglio, manca al primo l'energia di sbarcare il secondo. La misura potevasi prendere senza l'ombra dello scandalo; anzi ammantandola di cortesia per salvar l'amor proprio dell'uomo rivestito del massimo grado nella marittima gerarchia: un rapporto del medico era sufficiente. D'altra parte non mancarono al Depretis consiglieri. Giunse in Ancona; parlò segreto col Vacca e col Bucchia, amico di data antica e sincero. Entrambi a cuore aperto gli dissero esser opportuno lo sbarcar onorevolmente il Persano Depretis promise; e forse voleva mantenere. Ma il Persano aveva voce d'esser caro oltre misura a Vittorio Emanuele e, giunto al quartier generale, Depretis tentennò. A Persano, per isventura sua e dell'armata, il comando irto di difficoltà fu mantenuto. Da quel giorno in poi la

responsabilità di qualunque danno potesse accadere è spartita tra Depretis e Persano.

Ciò premesso, ecco le istruzioni:

" 1. Al ricevere delle presenti istruzioni, l'E. V. con l'armata da lei dipendente si recherà in traccia della squadra nemica, ed incontrandola, l'attaccherà senz'altro, giusta le istruzioni 3 giugno, n. 1014, e porterà il combattimento fino alle ultime sue conseguenze, allo scopo di ottenere un risultato compiuto e decisivo.

" 2. Se la squadra nemica, o frazione della medesima, fosse incontrata nell'atto di ripetere gli stessi movimenti eseguiti nella giornata del 27 p. p. la E. V. dovrà attaccare e combattere le navi austriache, e nel caso in cui il nemico si allontanasse, dovrà essere senza posa inseguito, sia per tagliarlo fuori dai suoi porti di rifugio onde costringerlo ad accettare battaglia, sia per tenerlo bloccato nel sito in cui andasse a ricoverarsi.

" 3. Se la squadra austriaca si trova ricoverata nel porto di Pola e, sfuggendo alla caccia della nostra armata, avesse il mezzo di rientrare nel predetto porto, l'E. V. bloccherà Pola con forze sufficienti per mantenere il blocco, tenendosi in posizione conveniente, fuori del tiro delle artiglierie dei forti che difendono Pola e la sua rada di Fasana.

" 4. Riparandosi la squadra nemica in Venezia od in qualche altro porto militare, l'E. V. si comporterà in modo analogo a quanto le viene prescritto col precedente. Sono confermate per riguardo alle città di Venezia e Trieste le istruzioni espresse nel dispaccio 3 giugno precitato.

" 5. Qualora la squadra austriaca si sparpagliasse per i varî porti fortificati del suo esteso littorale, l'E. V. avrà cura di separare l'armata in gruppi ben combinati dal lato della forza offensiva e difensiva, e con i medesimi terrà in osservazione le navi austriache nei punti ove sono ricoverate. Tali potrebbero essere Trieste, Pola, Fiume, Lussino, Zara, Castello di Cattaro. A seconda delle eventualità V. E. dovrà regolarsi per distaccare quel numero di gruppi che meglio siano indicati dalle circostanze, mantenendosi in continua relazione coi medesimi, onde non siano per avventura sorpresi da gruppi nemici riuniti, o da forze preponderanti.

" 6. Non rinvenendo la squadra austriaca a Pola, o trovandone solo una parte, è d'uopo che venga organizzato colla massima cura il servizio degl'incrociatori ed esploratori onde raccogliere notizie per conoscere dove si trova il nemico ed in quali porti abbia cercato rifugio.

" 7. La missione degli esploratori nelle guerre marittime acquista una maggiore importanza nell'Adriatico, così frastagliato da isole ed intersecato di canali che offrono riparo sicuro al nemico, ne nascondono le mosse e si prestano alle facili sorprese; abbia cura d'inviare ad Ancona le istruzioni pei legni leggieri che sono stati noleggiati dal Governo e che vi saranno indirizzati appena siano allestiti.

" 8. Si avverte come il servizio degli esploratori sia quello esclusivo di scoprire il nemico, di garantire il nucleo delle forze navali da sorprese e di raccogliere informazioni e notizie. Le navi di esplorazione non devono impegnarsi in combattimenti; ma, sfuggendo il nemico, muovere invece sollecitamente ad avvertire l'amiraglio o il comandante superiore.

" 9. Lo scopo essenziale della nostra campagna in Adriatico dev'essere innanzi tutto quello di rendersi padroni dell'Adriatico stesso, di liberare quel

mare della squadra austriaca; incontrando il nemico, d'inseguirlo, attaccarlo e vincerlo; o quanto meno ricacciarlo nei porti e bloccarlo in guisa che non possa uscire dai medesimi.

" 10. Bloccata la squadra austriaca in Pola, l'E. V. s'impadronirà dell'isola di Cherso, dalla quale si terrà in continua comunicazione colle navi che sono occupate a bloccare il porto di Pola. Da quella posizione, oltre ad assicurare la divisione di blocco, può sorvegliare Fiume e il Quarnero, nonchè gli sbocchi dei canali dell'alta Dalmazia. Questo ultimo scopo può forse richiedere di occupare l'isola Meleda, che domina i canali interni ed il mare al largo. Occorrendo l'E. V. può cercare di premunire con opere di fortificazioni provvisorie la località scelta per l'ancoraggio dell'armata, onde questa rimanga meglio protetta, e perchè, ad evenienza, quel sito trovisi in condizione di ricevere pur anco una spedizione di truppe da sbarco. Alcuni pezzi d'artiglieria delle navi, con le risorse che offrono i legni da guerra per sè stessi, sono i mezzi da potersi adoperare onde rendere meglio sicura una posizione occupata. Dovrà pure essere organizzato un sistema di vedette sulle alture per segnalare i movimenti delle navi nemiche.

" 11. Sempre nel caso che siansi neutralizzate le forze nemiche o con un combattimento o col blocco, l'E. V. tenterà di impadronirsi con un colpo di mano della ferrovia che, costeggiando per un tratto il golfo, fa capo a Nabresina, da cui si diramano le linee ferroviarie di Venezia, Vienna e Trieste. Tale operazione avrà per iscopo di distruggere la strada ferrata ed i fili telegrafici. Si previene però che in quelle località gli Austriaci avevano formato un campo d'osservazione.

" 12. Verrà visitata la rada di Trieste catturando quelle navi austriache da guerra che vi si trovassero ancorate, con avvertenza che bisogna guardarsi dall'accostarsi troppo al littorale, che può essere seminato di mine, e dall'esporsi al fuoco dei forti che difendono quella rada.

" 13. Saranno pure visitate le isole più meridionali della Dalmazia; e se in quei porti vi sono navi nemiche, per meglio sorvegliarle, l'E. V. s'impadronirà dell'isola di Lagosta, erigendovi fortificazioni provvisorie con i mezzi indicati al paragrafo medesimo.

" 14. Procurerà di mantenere una crociera alla bocca dell'Adriatico tra Capo Linguetta e Capo Santa Maria, la quale si tenga in perenne comunicazione coi semafori di quella costa, e trasmetta le notizie importanti concernenti l'entrata ed uscita di navi da guerra, di prede fatte, d'informazioni assunte od altre consimili.

" 15. L'E. V. si manterrà in continua relazione con Ancona e con Brindisi, tenendo informato il quartier generale di S. M. ed il sottoscritto di tutte le operazioni ordinate dall'E. V. e compiute dalle navi da lei dipendenti. Adoprerà ogni mezzo perchè non restino mai impedite od interrotte le comunicazioni tra le navi della nostra armata ed il nostro littorale, e soprattutto colla base di operazione che resterà sempre il porto di Ancona. Darà allo scrivente una relazione, se è possibile, giornaliera sugli avvenimenti occorsi.

" 16. I posti semaforici stabiliti sulle coste nemiche, i fili telegrafici e sottomarini si dovranno distruggere per togliere od interrompere le comunicazioni sul littorale austriaco; farà visitare i bastimenti di commercio per verificare se portino contrabbando di guerra, attenendosi alle istruzioni che le furono in proposito indirizzate.

" 17. Tutte le operazioni contemplate nei sette ultimi paragrafi (dal 10 al 16) saranno eseguite tosto che l'armata abbia o distrutta la squadra nemica, o la tenga rinchiusa e bloccata nei porti; salvo, ben inteso, il caso in cui particolari circostanze consiglino diversamente.

" 18. Ad opportuna informazione dell'E. V. il sottoscritto si pregia prevenirla che con il 18 corrente saranno inviati in Brindisi 12 pezzi d'artiglieria di grosso calibro per difenderne la rada.

" 19. Il sottoscritto avrebbe desiderato che l'armata avesse un piano di campagna *combinato con quello dell'esercito; ma questo piano pel momento è impossibile;* mi sono dunque limitato a dare all'E. V. delle istruzioni più determinate di quelle che le furono rimesse precedentemente. Avverta però l'E. V. che non è esclusa l'idea di un'azione combinata, o quella di uno sbarco sulle coste dell'Istria o del Canale di Trieste: il Governo riunirà ad Ancona a questo scopo tutti i mezzi di cui può disporre.

" 20. Ritenga l'E. V. che in Messina e, principalmente in Ancona, si riuniranno i mezzi ed i materiali che si potranno maggiori per l'approvvigionamento e le riparazioni delle navi che compongono l'armata.

" 21. L'E. V. deve pur ritenere aver il Comandante il secondo dipartimento promesso che il 12 corrente l'*Affondatore* sarebbe allestito. Questo legno prenderà il mare subito, ed anche prima se sarà possibile, e sarà accompagnato dalle fregate *Carlo Alberto* e *Principe Umberto* e dalla corvetta *Governolo.* Vorrà indicare in quali acque intende si riuniscano al resto della flotta.

" 22. Finalmente l'E. V. vorrà provvedere perchè, avvenendo fatti d'armi, mi sia inviata al più presto una dettagliata relazione da farsi conoscere al pubblico.

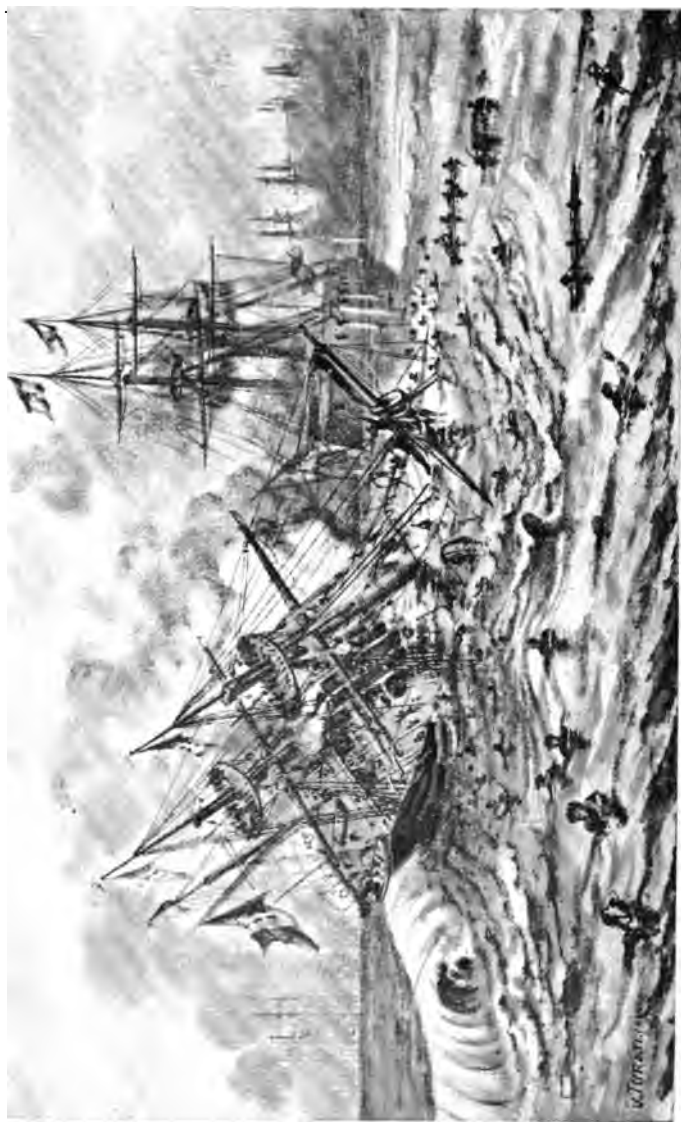
Queste istruzioni oltremodo vaghe, pur sembrando precise, cagionarono una novella serie di ordini di massima non meglio studiati dei primi.

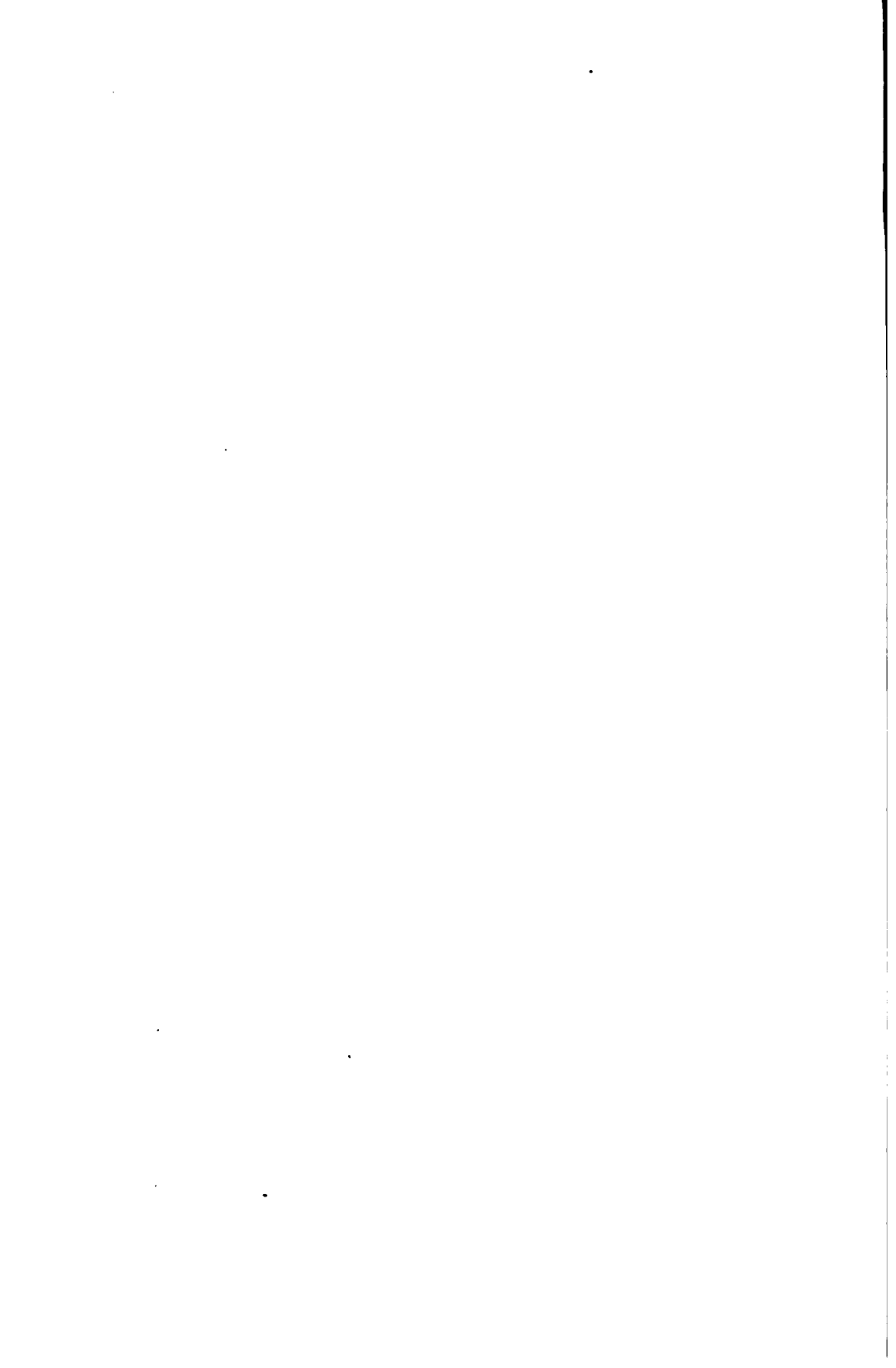
Tra la sera dell'8 luglio ed il mattino del 13 l'armata italiana incrociò sul 43mo parallelo, tenendosi fuori delle coste italiane e dalmate, facendo esercizi di evoluzioni di tattica, cioè a dire tutto quanto sarebbe stato convenientissimo praticare nei due mesi trascorsi.

Anche Tegetthoff era uscito a mare il giorno 6, aveva navigato in vista del monte Conero ed era tornato a Fasana. Si era preparato alla breve crociera col mettere a terra alberatura, ricambi, vele, tutto il superfluo, al paro di Farragut nel Mississippi. Tornato all'àncora si diè a pulire le motrici per qualsivoglia evento si maturasse.

Depretis tornò allora una seconda volta in Ancona; nuovi abboccamenti e colloqui coll'amiraglio e coi suoi subordinati; con quanto vantaggio della disciplina lo immagini a sua voglia il lettore! L'inevitabile errore cagionato dall'equivoco, regnante tra un ministro che non sa comandare ed un generale indocile, predominò.

Intanto le condizioni generali politiche dell'Italia consigliavano a prendere un pegno in mano sulle coste orientali dell'Adriatico per scambiarlo poscia col Trentino: questo pegno era l'isola di Lissa.

Il Persano ebbe anche promessa di 6 mila uomini dell'esercito per coadiuvarlo all'uopo; e fu deciso che l'armata ponesse in effetto il disegno. Essa era adesso aumentata. Imminente era l'arrivo d'una divisione composta del *Principe Umberto,* del *Carlo Alberto* e del *Governolo;* l'*Affondatore* doveva seguirla; poi andò per conto suo; finalmente la

Affondamento del *Re d'Italia.*

(Da un acquerello del marchese Tomaso Pilo capitano di vascello).

Principessa Clotilde ed il *Re Galantuomo*, non che due piroscafi mercantili carichi di milizie, ebbero ordine di raggiungere il Persano.

Il consiglio dei ministri radunatosi in Ferrara presso S. M. il 14 deliberò imporre perentoriamente all'amiraglio di « prendere il mare e iniziare, sia contro le fortezze, sia contro la squadra nemica, quelle operazioni che crederà convenienti onde ottenere un successo importante ». La lettera firmata da Alfonso La Marmora chiudevasi coll'avvisare che l'inazione dell'armata avrebbe portato come conseguenza la sostituzione d'altro generale al Persano.

La dimane nuova visita del Depretis, scelta di Lissa come luogo da espugnare, e vana ricerca di piani dell'isola ed offerte di pagarli a caro prezzo. Ignoravasi dal ministero che tra le suppellettili ereditate dal governo napolitano e racchiuse nell'Istituto geografico militare erano le lastre di rame dei piani dei porti dalmati rilevati dallo Smyth: tra essi quello di Porto San Giorgio di Lissa. Quei rami erano a catalogo. E niuno il sapeva dunque? Si; era noto a persona cui nemmanco si rivolse l'interrogazione. Ecco una tra le conseguenze dell'esaltare a ministri i *dilettanti* di strategia militare.

Per il lettore Lissa non è nome nuovo. Ci fu meco con Hoste e Dubourdieu nel 1811: l'anno 1848 il capitano di corvetta marchese Ippolito Spinola consigliò da Venezia al ministero torinese la conquista dell'isola. Mentre ora l'armata italiana si accinge all'impresa, procaccio a chiunque sia vago di conoscere appuntino le difese dell'isola guida sopra ogni altra preziosa, trascrivendo qui la imbreviatura della relazione inedita d'una visita all'isola e forti di Lissa dell'ora luogotenente generale e senatore del reame Ezio De Vecchi, imbarcato passaggiero sulla nave I. e R. *Curtatone* nel giugno 1868. Il manoscritto mi è stato gentilmente favorito dall'autore insieme alla carta annotata da lui, e che vi è annessa.

« . . . . . . mi sveglio a tre miglia da Lissa, e c'impegnamo nello stretto tra quest'isola ed il vicino Busi. Si passa in faccia e ad un miglio da porto Comisa. Eccomi dunque presso a questo monumento di una delle più grandi sventure d'Italia. Tutti i miei sforzi di attenzione si protendono perchè non mi sfugga un dettaglio delle circostanze concomitanti di questa severa lezione. Ed innanzi tutto la prima impressione è lo stupore per la inanità delle difese di porto Comisa che mi stanno sotto gli occhi e di cui posso contar le finestre e numerare gli abitanti. Tutto si riduce ad una semplice batteria sul piccolo contrafforte che scende a mare a dritta del porto finendo alla punta *Magnaremi*, alquanto alta invero sul mare, e quindi poco battibile dalle navi; ma sola, non chiusa alla gola, e non rivestita, o rivestita di pietre a secco. Mi dicono a bordo che era armata di 8 pezzi rigati da 24,

e non l'avrei nemmeno tenuta da tanto. Un distaccamento che fosse sbarcato in un angolo morto, e Dio sa se ve ne sono, l'avrebbe presa con il solo fatto del suo scendere a terra. Dietro al paese, e nell'asse del vallone, si vede il terreno salire con forte pendenza, e svilupparsi in tre o quattro risvolte una strada che accenna evidentemente all'interno dell'isola. Al punto in cui sparisce per la contropendenza del terreno, essa è barrata da un *blok-haus* in muramento, vera caserma difensiva che ha quattro finestre o cannoniere e 12 feritoie per fucileria. Si chiama *Ferdinand Max*, ed essendo situata a 1500-1800 metri dal mare, non vi ha azione. Del resto quando il mare non frange, si può sbarcare su moltissimi punti della costa, e il monte *Hum* che forma l'angolo di libeccio è praticabile non solo a bersaglieri, ma a piccole colonne. Io non giungo a persuadermi come si abbia a scegliere per sbarco i siti appunto che son difesi da batterie quando ve ne sono tanti altri indifesi. E quanto alle forze di terra che potevano esservi, non era a Lissa che un battaglione di fanteria marina e due compagnie di cannonieri. Del resto l'idea completa che mi sono fatto di Lissa, delle sue fortificazioni e degli episodi del suo attacco e difesa essendo il frutto di ripetute constatazioni personali ed informazioni assunte, hanno passato per diverse fasi che non mi curo di esaminare, e metterò in una descrizione a parte il loro sconto finale non descrivendo qui che le impressioni più forti di mano in mano ricevute. Circumnavigata la costa occidentale e settentrionale. Essa in generale è poco accessibile, anche con mare tranquillo. Le pendici sono tutte verdeggianti di cespugli e selve basse. Giungiamo alle tre in vista dell'ingresso del porto principale *S. Giorgio* e del contiguo *Carober*, che è battuto dalle stesse opere che quello. Entriamo alle 3 e 30. Rimarco sulla riva di dritta l'elevata *torre Wellington* (telegrafo) e la batteria *Smyth*, stata distrutta per salto della polveriera. Sulla riva opposta il forte principale *S. Giorgio* o *Giorgio*, la torre contigua *Robertson* e quella più alta *Bentinck*. Nel piano napolitano al 20.000 (ignorato dal Persano e dal ministero, benchè vendibile al pubblico e figurante nei nostri cataloghi stampati anteriori al 1866) sono invertiti i nomi *Wellington* e *Bentinck*. Queste sono sullo spigolo divisorio tra il porto principale e *Carober*, ed hanno azione e vista su tutte e due. Infine in fondo al porto e infilantene l'asse evvi la batteria della *Madonna* con caserma alla gola e murata, forse la più importante di tutte, con cui ebbe il duello la *Formidabile*. Ma non è casamattata come la marina ami farlo credere, non ha che 8 pezzi in batteria.

« Ci leghiamo ad una boa presso terra tra il convento dei Cappuccini (cimitero) ed il grosso del paese. Pranzo. Viene a bordo il comandante della fortezza Morelli, un capitano di vascello del Polesine.

Entriamo subito in relazioni cordiali; e tosto dopo il pranzo scendiamo a terra nella sua gondola. Approdo al monumento che è presso il cimitero. Sono due urne funerarie: l'una sormontata da un leone coricato con una breve iscrizione e il nome dei marinari ed ufficiali della flotta caduti. L'altra più semplice, dei cannonieri delle batterie di terra. I nomi sono una ventina nella prima, tra cui un capitano di vascello (so pertanto che ve ne furon due); gli altri, quattordici.

« Constato nelle pendici del porto una vegetazione robusta, in cui tra le vigne, gli ulivi ed i frutti spiccano agave in fiore, fichi d'India, le palme ed i carrubbi, infine una vegetazione di climi caldi. Condotto dal comandante in casa sua; telegrafato al ministro. Rimarcati alcuni trofei di nostri proiettili, di cui quelli da 300 enormi. Siamo accusati di aver tirato sempre troppo alto.

« Riunione nel giardino, e convegno e presentazione agli ufficiali della guarnigione. Vi sono 4 compagnie di marina a Lissa, una distaccata a *Comisa*, l'altra a *Lesina*, e costituiscono il battaglione comandato dal luogotenente colonnello Radvany: più una compagnia artiglieria di piazza ed una direzione del genio con un maggiore. Nelle mie relazioni con tutti questi ufficiali non ho perduto il mio tempo, e raccolto un cumulo di note sui fatti di Lissa, e lo stato attuale della piazza.

« La dimane 28 asceso il monte *Hum*. Dall'alto di questo osservatorio distinguo benissimo tutti i dettagli della costa meridionale, e fra gli altri porti *Manego*, il qual comunica con *S. Giorgio* per una via attraverso il *Campo grande*. Esso anche fu pure inutilmente attaccato da Albini, eppure non è difeso, al solito, che da un'alta batteria del genere di quella di *Magnaremi*. Ne riconoscevo a quella distanza sufficientemente il tracciato e l'importanza. Fatto colazione, lasciato il telegrafo alle 9 e 30. Le falde settentrionali di monte Hum dominano a brevissima distanza porto Comisa, anzi il lato meridionale di questo vallone è costituito da un contrafforte appuntato che ne emana rettilineo a libeccio. Non ebbi che a discendere le sue falde di tramontana per trovarmi in 15 minuti in posizione da poter tirare una pietra sul porto e sul paese, e distinguere i minimi dettagli del blokhaus *Ferdinand-Max* e della batteria *Magnaremi*. Il primo è una caserma difensiva (ne avevo del resto visto l'alzata nel gabinetto del comandante) e può contenere una cinquantina d'uomini. La strada che discende a Comisa ha nove risvolte prima del tratto piano. Questo forte non ha azione che su d'un corpo che sbarcasse a Comisa e si dirigesse verso *S. Giorgio*. Esso è del resto facilmente girabile dalla fanteria. La forma della batteria *Magnaremi* è semiellittica; non la vidi chiusa alla gola. Ha però vicina una fabbrica ordinaria, probabil-

mente nascosta al mare dal terrapieno e che non può esser se non una caserma. Contai 4 cannoni rivolti verso l'interno del porto e 3 verso il mare. Raggiunti i compagni e operata la discesa verso il piano coltivato passando per un aggregato di molte case che occupano il posto di *Mardeur* della carta al 144.000, ma che le guide non conoscono sotto questo nome. Percorso questo bellissimo piano, o meglio lambitone l'orlo settentrionale, sino al piede del colle ove è notata nella carta una cappella senza nome. È solo colà che esso si slarga ed assume il nome di *Campo grande*. È quello il nodo delle comunicazioni dell'isola, e lì appunto si teneva accampato il battaglione di fanteria di marina al momento dell'attacco, pronto a manovrare contro una discesa o a *Comisa* o a *Manego*, o a quindici minuti da *S. Giorgio*. Ma non era che un battaglione! Discesi a *S. Giorgio* dove arrivai alle 12 e 45. Si fu da questa discesa donde dominavo perfettamente il porto ed i forti, che presi note preziose sui piani e l'armamento delle batterie, singolarmente della *Madonna* e di *Smyth*. Scendo a terra dopo pranzo con G. ed il maggior del genio L. da cui fui accompagnato nientemeno che nell'interno del forte *S. Giorgio* e delle batterie *Zuparina* e *Mamula*. Queste visite e le informazioni che ne trassi verbalmente hanno finito di farmi in grado di collocare sul piano di Lissa tutti i dettagli e le descrizioni dei forti che lo rendono completo. Posso poi qui riepilogare il loro giuoco durante l'azione del 18-19-20 luglio ed i progetti che vi sono in avvenire per trasformarli.

« Nel piano a 20.000 napolitano ho messo tali dettagli per la collocazione, costruzione ed armamento dei varî forti di Lissa, che rendono superflue ulteriori descrizioni. Questo ho da notare solo, che le torri *Bentinck, Robertson* e *Wellington*, richiamano molto alla memoria le fortificazioni della occupazione inglese al *capo Peloro* ed alla *forza di Agrò*. [1] Contro i mezzi di guerra attuali, ed anche di 10 a 12 anni fa, sono assolutamente nulle, e non vale guari di più il forte *Giorgio*, pure inglese, mentre alquanto di più le batterie in terra *Smyth, Zuparina* e *Mamula*. Mi hanno detto però che i mortai della torre *Wellington* (dovevano essere in un spalleggiamento concentrico all'esterno) hanno molto incomodato i movimenti della flotta. La batteria *Madonna*, casamattata e corazzata, sarebbe ciò che val di meglio; ma non è nè l'uno nè l'altro. È una barbetta dominata a 3 o 400 passi dalle

---

[1] Il general De Vecchi ha visto in Sicilia fortificazioni congeneri a quelle di Lissa perchè costruite dagli stessi ingegneri militari durante le guerre degl'Inglesi contro Napoleone. Ricordi il lettore la battaglia di Lissa del 1811 e vedrà come i forti dell'isola portino nome inglese. Anzi, l'isola di S. Giorgio, segnata sulla carta, porta altresì il nome di *Hoste*. I nomi di *Bentinck, Wellington, Robertson, Smyth* ricordano i generali e comandanti inglesi del tempo.

alture ove una compagnia di tiratori renderebbe in poco d'ora inservibili i cannoni, tanto che negli orecchioni sono stati elevati dei muri di riparo, del resto affatto illusori. In complesso questi forti non hanno un armamento superiore a 40-45 bocche a fuoco, di cui è molto se il quarto od il terzo può agire simultaneamente.

« Erano in Lissa al momento dell'attacco sei compagnie di fanteria di marina, e due di artiglieri di piazza. La fanteria di marina era accampata sulle alture dominanti il porto, meno dei distaccamenti per il servizio dei forti. Le torri *Wellington, Bentinck* e *Robertson* fecero poco e soffrirono nulla. La batteria *Smyth* saltò in aria il secondo giorno per scoppio della polveriera. La batteria *Mamula* fu ridotta al silenzio in due ore. La batteria *Zuparina* seguitò il fuoco fino all'ultimo momento e tirò anche colpi contro la *Formidabile,* quando questa usciva dopo il suo inutile duello con la batteria della *Madonna.* Il forte *S. Giorgio* fu ridotto al silenzio il secondo giorno. Tre corazzate tirarono dal porto *Carober* contro la sfacciata traversa in pietra a secco, però munita internamente di blindaggi a scarico, che riparava la parete di maestrale ove era il deposito principale delle munizioni, con gran terrore della guarnigione ma con poco frutto. La batteria *Madonna* non soffrì nulla. Nè un uomo ferito, nè un cannone smontato. L'azione di Vacca in soccorso di Saint-Bon fu nulla. È vero che mal si manovra nel porto, e la *Formidabile* investì nella punta di *Zuparina.*

« Dopo il combattimento fu riparato il forte *S. Giorgio* e ricostrutta la batteria *Smyth* e messa una linea di torpedini tra *Smyth* e *Robertson* di cui vedesi ancora la baracca dell'accenditore. Ma nè subito nè poi, nessun lavoro nuovo fu fatto, e pende ancora la quistione se se ne faranno. Il maggiore L. mi affermò che un progetto completo era in esame a Vienna. In questo progetto la posizione *Bentinck* è chiave della difesa: il forte *S. Giorgio* dovrebbe esser spianato; anzi scamozzata la montagna per rendere radente l'azione di *Bentinck;* ed al secondo sostituite due torri corazzate. Ma, come mi sembra aver detto altrove, vi è un forte partito capitanato da Tegetthoff che vorrebbe abbandonar *Lissa* e contentarsi di *Pola* e *Cattaro.* Se si hanno denari da spendere, è certo però che l'occupazione di *Pola, Cattaro* e *Lissa* assicura il possesso di tutti i canali della Dalmazia. L'armata italiana del resto incrociava o faceva finta già nell'Adriatico che la marina austriaca trasportava truppe dalla Dalmazia. Il porto è buono e sicuro, l'isola di *Hoste* ne rende stretta l'entrata e tutta la flotta di Tegetthoff vi si riunì in due linee con i fuochi indietro dopo il combattimento meno due bastimenti in crociera. La dimane fu fatto un gran funerale, si sbarcarono i morti ed i feriti, si fè carbone, e riparate le avarie, tutta la flotta, compreso il *Kaiser,* ritornò a Pola con le sue gambe. Il fatto

del vapore austriaco colato a fondo dalla nostra marina ha un fondamento. Un vapore del Lloyd, che si trovava in porto durante l'attacco della flotta 18-19 luglio, fu difatti colato a fondo. Si chiamava l'*Egitto* e fu subito ripescato.

« Ho messo sul piano le quote dei forti. Pare che il forte *Wellington,* malgrado la sua elevazione (130 m.) superiore a *Magnaremi,* fu colpito da proiettili. Del resto questi giunsero fino al di là del campo della fanteria di marina.

« Dei mille dettagli sul combattimento navale raccolti dalla bocca degli attori, (modesti sempre e convenientissimi) non val la pena ricordarne che uno. Il *Ferdinand Max* nel suo terribile urto con il *Re d'Italia* non soffrì nulla benchè il suo sprone, per la fretta d'ultimarlo, non fosse di pezzi compatti, ma di lastre convergenti. I marinari austriaci parlano di Tegetthoff come dell'anima della marina, di Sterneck con ammirazione, e di Petz più con lode del suo bastimento che di lui. Tutti convengono d'esser stati audaci e fortunati. È verissimo l'aneddoto del saluto che Del Carretto dalla *Maria Pia* e Barry del *Prinz Eugen,* combattendo a toccarsi, si scambiarono. Le due mogli si sono a cose finite ricambiate complimenti e ritratti. E con ciò ho detto molto, o almeno abbastanza su Lissa. Mi resta da aggiungere che vi si parla italiano, e che la mia presenza colà fu interpretata come frutto d'una missione di comperar Lissa per il governo italiano.

« Lo scopo dell'amiraglio Tegetthoff nella sua riconoscenza su di Ancona il 27 giugno fu di attaccare la flotta se non ne trovava che una parte; e l'avrebbe attaccata anche tutta, se la marcia tortuosa dell'*Esploratore* nel ritirarsi non gli avesse fatto temere d'incappar nelle torpedini (che non esistevano).

« Ho lasciato Lissa con un certo stringimento di cuore alle 5 e 30 (29 giugno). Costeggiato il lato di tramontana dell'isola. Alcune calanche intermediarie tra *S. Giorgio* e *porto Comisa,* per esempio *porto Chiave,* avrebbero servito benissimo per lo sbarco. Non sono difese da nulla, e di là si raggiungono senza difficoltà le alture di *S. Giorgio* d'onde si dominano dei forti scoperti e senza nessuna azione sulla terra. Del resto la squadra li avrebbe tenuti a bada abbastanza. Regna in tutti i concetti di quella malaugurata spedizione un'incertezza, una timidità veramente penosa in chi attaccò, e che fa contrasto desolante con l'energica resistenza dei difensori di Lissa e la decisione dell'attacco di Tegetthoff. Non poteva a meno di accadare ciò che è accaduto ».

III. — L'armata italiana or composta di 11 corazzate, 4 fregate, 3 corvette, 2 avvisi e 4 navi sussidiarie lasciò Ancona alle 3 pomeridiane del giorno 16. La raggiunsero in mare a sera 4 cannoniere. Fu

fatta prora per greco, poi a notte fatta si mutò rotta. Persano mancava di carte dell'isola e di particolari delle fortificazioni; distaccò dunque il *Messaggiero*, col capo dello stato maggiore D'Amico a bordo, per raccogliere ogni miglior notizia e riferire. Il *Messaggiero*, tuttochè battesse bandiera inglese, fu sospettato dell'esser suo, ed il telegrafo ottico del monte Hum avvisò d'ogni cosa i luoghi vicini.

Ecco intanto il rapporto del d'Amico a Persano recatogli la sera del 17.

" Nella notte dal 16 al 17 avvicinai Lissa dalla parte di Busi, e all'alba rasentai la costa di levante, studiando insieme a tutti gli ufficiali del *Messaggiero* i minimi accidenti della costa stessa, e specialmente di Porto Manego.

" L'ufficiale Amari, sui piani appositamente preparati, segnava le opere di fortificazione. Vidi a Manego la batteria a barbetta di San Vito, sulla quale contammo, se mal non ricordo, situati all'altezza di 2 o 300 metri, nove cannoni.

" Vedemmo una caserma alle spalle di essa, ed il sentiero che dalla spiaggia conduce ad essa.

" Dalla posizione dello scoglio Budicovaz a me parve che un solo cannone estremo di San Vito potesse offendere: quindi mi feci il concetto che quello fosse un punto opportuno per sbarcare truppa. Fattici più innanzi presso la Lanterna, vedemmo un tratto di mare non dominato da alcuna fortificazione, ove si sarebbe potuto approntare tranquillamente lo sbarco. Avvicinammo la Lanterna, quasi a toccare, e vedemmo che ivi era l'estremità della corda telegrafica che univa Lissa alla vicina Lesina. Doppiata la Lanterna (era il sorgere del sole) scovrimmo Porto S. Giorgio, e sulla spianata della gran caserma tutta la guarnigione in rango, la quale, dopo l'ispezione, si ripartì in drappelli, che si incamminarono per diverse vie. Mi pare che fummo in parecchi a stimare quella truppa 1200 uomini. Poco dopo tutte le batterie di Porto San Giorgio furono guernite, gli artiglieri colle miccie pronte.

" Il comandante del *Messaggiero* mi domandava che si dovesse fare; risposi, entrare in Porto S. Giorgio tenendosi colla prora fuori e pronti a forzare la macchina se la cittadella assicurasse la bandiera austriaca che aveva alzata. Tenendomi, credo, circa tre quarti d'ora tra le due batterie che sono da dentro lo scoglio Ost, segnammo tutte le opere di fortificazioni col rispettivo numero di cannoni, e l'altezza approssimativa.

" Se male non ricordo, a sinistra entrando in porto segnai la batteria del Telegrafo, che in quel punto mi parve la più alta dell'isola, con 4 cannoni a destra, una piccola batteria in terra, ed una più grande in costruzione. Sulla cresta poi della collina vedemmo un forte, una batteria e due torri. In tutte le opere di Porto San Giorgio contammo 12 pezzi in batteria; *tutte le fortificazioni aperte alla gola*. In fondo al porto vedemmo la strada maestra che conduce a Porto Comisa e presso la calata un piroscafo del Lloyd che sbarcava materiale d'artiglieria.

" Ultimato questo lavoro e presa nota del fondo scandagliato e di ogni altra indicazione utile di altimetria, dirigemmo pian piano per Porto Carober, e poi tosto per Porto Comisa, ove avvicinato il villaggio restammo circa mezz'ora fermi, ma sempre pronti a muovere. La costa, da Porto Carober a Porto Comisa, esplorammo tutta quasi a toccare. A destra, entrando in Porto Comisa, vedemmo

una batteria a barbetta di 9 cannoni, alta poco meno di quella sovra indicata di San Vito.

" Vedemmo una casamatta di 4 pezzi, non molto alta, alle spalle del paese sulla strada conducente a Porto San Giorgio; e infine, a sinistra, sulla cresta del monte, vedemmo un'altra batteria assai alta, che senz' altro giudicai impossibile di battere dal mare. Girammo ancora l'isola verso levante, cercando inutilmente qualche pescatore e poi dirigemmo verso Vallona fino a che fummo fuori vista dell'isola, ed allora diressi per raggiungere l'armata al punto di riunione stabilito.

" Raccolte intanto le mie impressioni, mi parve che un colpo di mano non dovesse riuscire impossibile; le fortificazioni per la maggior parte, erano bensì molto alte, ma, meno quella a levante di Comisa e quella del Telegrafo, giudicai che, più o meno efficacemente, si potessero battere dal mare.

" Mi pareva che a Comisa e a Manego specialmente, quando pure le batterie no si potessero far tacere, uno sbarco di poca truppa non dovesse riuscire impossibile, e sebbene la guarnigione dell'isola facesse, a quanto mi era parso, buona guardia, pure pensando che dal lato del mare avevamo forze esuberanti per cingerla tutta, credetti che un colpo di mano si potesse tentare, quantunque meno facilmente di quello che credeva dapprima, perchè trovai Porto Comisa meglio fortificato di quello che precedentemente mi risultava.

" Con questi pensieri, feci fare a bordo del *Messaggiero* molte copie del piano abbozzato, e stesi un progetto di piano di attacco ".

A rendere più evidente la inettezza del Persano pubblico ora un documento rimasto sin qui inedito cioè il disegno d'assalto di Lissa, preparato esclusivamente dal capo supremo, mentre il D'Amico intendeva a riconoscere Lissa.

Codest'ordine fu diramato a bordo alle navi verso il mezzodì del 17 luglio. Lo stesso giorno, prima del cader del sole, si vide comparire il *Messaggiero* col d'Amico. Ed al tocco di notte fu distribuito un nuovo piano di assalto, che fu poi quello che si eseguì (come si vedrà a suo tempo) verso mezzodì del 18, quantunque avrebbe dovuto incominciarsi all'alba, come diceva il primo capoverso dell'ordine stesso.

Ecco l'ordine proprio di Persano di cui ho l'autentica copia:

Ordine generale per le operazioni di attacco e di sbarco nell'isola di Lissa.

" 1. Le pirocannoniere *Montebello* e *Confienza* si terranno pronte per recarsi al primo segnale ad esplorare l'ingresso del Porto di San Giorgio nell'isola di Lissa allo scopo principalmente d'accertarsi se sianvi collocate torpedini od altri simili congegni e di levarli.

" 2. Gli altri legni della flottiglia rimarranno a disposizione dell'amiraglio comandante la seconda squadra per il rimorchio, a seconda degli ordini che arriveranno, delle barche destinate all'operazione di sbarco; ed ove è d'uopo anche per l'oggetto di cui al numero primo.

" 3. Le corazzate *San Martino* e *Maria Pia* appena avutone il segnale si metteranno sotto gli ordini del comandante la seconda squadra per quelle opera-

zioni contro le fortezze che potessero occorrere in protezione e difesa dello sbarco.

" 4. Spetta all'amiraglio comandante la seconda squadra, incaricato della operazione dello sbarco, il dare tutti gli ordini e le disposizioni occorrenti per il servizio sanitario di viveri e di munizioni delle truppe di sbarco durante l'operazione.

" 5. Il corpo di sbarco comincerà le sue operazioni all'ora che verrà a suo tempo segnalata.

" 6. Le truppe sbarcate saranno sotto gli ordini del capitano di vascello Di Monale comandante la spedizione, il quale avrà cura di farle formare a misura che giungono a terra in quel modo che valga ad assicurare colla maggior possibile prontezza il buon successo dell'impresa; ed avrà sotto i suoi ordini qual comandante in secondo il capitano di vascello Martin. Egli dovrà agire con tutta l'energia necessaria per rendersi nel più breve tempo padrone di tutta l'isola ed assicurarsi.

" A lato del capitano di vascello Di Monale sono posti il maggiore d'artiglieria conte Taffini ed il capitano del genio signor Pozzoli affinchè egli possa valersi delle loro cognizioni speciali nelle operazioni che dovrà compiere, specialmente per ciò che riguarda la scelta delle posizioni, il collocamento delle batterie e l'azione verso il forte.

" 7. La seconda squadra, sino ad operazione terminata, rimarrà in prossimità del punto in cui si fece lo sbarco per essere pronta a rimbarcare, occorrendo, le truppe sbarcate.

" 8. Le corazzate *Terribile* e *Formidabile*, appena ne riceveranno il segnale, si abbozzeranno in modo da battere i tre forti San Giorgio, Robertson e Wellington che proteggono il porto di San Giorgio a destra entrando, e da potere ad un tempo far fuoco su quelle fortificazioni che per avventura si trovassero a sinistra; le batteranno ad oltranza per ridurle nel minor tempo possibile; nè potranno ritirarsi od allontanarsi se non in caso di estrema ed assoluta necessità.

" Il comando in capo di queste due corazzate è devoluto al capitano di vascello signor De Cosa.

" 9. La *Palestro* e la *Varese* attaccheranno il forte San Francesco che sta sopra un'altura a cavaliere del porto e del villaggio.

" Avranno cura di mettersi a quella distanza che sia necessaria affinchè, attesa l'elevazione da darsi ai tiri, il forte da battere si trovi sotto l'azione efficace dei loro colpi. Se avvenisse che queste due navi cessassero di essere a vista della nave amiraglia, il comando in capo sovra di esse verrà esercitato dal capitano di fregata signor Cappellini.

" 10. Le altre corazzate dipendenti dal comandante supremo della flotta coopereranno all'attacco del forte San Francesco e di quegli altri che siano sopra l'altura.

L'amiraglio comandante supremo
C. Di Persano ".

A simili ordini i commenti non sono inutili. L'amiraglio li diramava ad una squadra senza minimamente conoscere quale era lo stato della piazza da assalire; e mentre disponeva le cose per uno sbarco dimenticava persino indicarne il luogo! Alle cannoniere *Confienza* e *Montebello* s'ingiungeva riconoscere se alla bocca del porto San Giorgio v'erano torpedini od *altri simili congegni* e levarli! Con quali

mezzi, ed in che modo? L'amiraglio di ciò non curavasi. Che dirò dell'ordine di battere *quei forti che per avventura si trovassero a sinistra del porto?* Davvero è maraviglioso che l'arte della guerra fosse dal Persano ignorata sino a quel segno; ogni sua disposizione chiariva pur troppo la decadenza intellettuale.

Ed ora ecco le norme nuove a seconda di cui le operazioni ebbero principio:

" Domani 18, all'alba, l'armata si recherà ad attaccare l'isola di Lissa per impossessarsene.

" La flottiglia, sotto gli ordini della *Montebello*, prima dell'albeggiare deve essere a terra presso l'isola Spalmadore; la sua missione è quella di tagliare il cordone elettrico sottomarino, se ve n'è uno che unisca Lissa a Lesina, di distruggere quei semafori che vi potessero essere, ed impedire che soccorsi o corrispondenze passino da Lissa a Lesina.

" L'*Esploratore* rimane in crociera tra Punta della Planca ed il Pomo di Sant'Andrea.

" La *Stella d'Italia* rimane in crociera tra l'isola di Sant'Andrea e la Pelagosa.

" Il *Messaggiero* resta in crociera a disposizione del comandante supremo.

" Sono adibiti al servizio di rimorchio per i bastimenti che ne avessero bisogno, il *Guiscardo* per il primo gruppo, il *Fieramosca* per il secondo e terzo gruppo, il *San Giovanni* per la squadra non corazzata.

" Il primo gruppo delle corazzate, comandato dal contrammiraglio Vacca, attaccherà Porto Comisa; il secondo gruppo, agli ordini immediati del comandante supremo, attaccherà San Giorgio dal lato di ponente; il terzo gruppo, affidato al comandante Riboty, attaccherà Porto San Giorgio dal lato di levante; le fregate in legno sono destinate a battere Porto Manego per effettuarvi lo sbarco, dopo aver fatto tacere le batterie.

" Se il primo gruppo corazzato facesse tacere la batteria a tramontana di Porto Comisa e quella dell'interno, prima che le fregate in legno siano riuscite a far tacere le batterie di Porto Manego, il primo gruppo defilerà per battere questo punto, e le fregate non corazzate effettueranno lo sbarco a Porto Comisa, tenendosi ben serrate sotto la costa, a scirocco del porto stesso.

" La forza di cui disponiamo è esuberante per la missione che dobbiamo compiere; è quindi inutile di esporre di soverchio le navi che ci servono per più importanti fazioni.

" Le batterie che dobbiamo battere essendo per la più parte molto alte, conviene tenersi in guardia dai tiri in arcata.

" Il primo gruppo farà bene ad attaccare dalla parte di fuori la batteria di tramontana e quella del fondo da sotto la batteria di scirocco.

" Al secondo gruppo conviene tenersi bene sotto punta Carober, ed al terzo gruppo tenersi il più stretto possibile alla costa, per evitare il fronte più forte della batteria di Punta Suporina ed i tiri in arcata della batteria del Telegrafo.

" Alla flotta corazzata conviene attaccare dalla parte dello scoglio Budicovaz.

" Meno la punta di tramontana di Porto Comisa e la costa a greco dell'isola di Lissa, basterà non toccare ciò che si vede per evitare i pericoli di navigazione.

“ Rimane espressamente proibito di far uso di proiettili di acciaio di qualunque specie.

“ Le batterie nemiche, meno due, essendo tutte in barbetta, è la precisione, non il numero dei tiri che le può obbligare a tacere: si raccomanda assai caldamente di non fare sciupìo di munizioni e di rettificare i tiri l'uno dall'altro.

“ Dopo di ciò si lascia ai singoli comandanti l'esatto adempimento del loro dovere, quello cioè di contribuire il più efficacemente alla pronta resa della piazza.

“ L'*Indipendenza* e il *Washington* si terranno all'isola di Busi finchè non saranno chiamati.

“ L'*Esploratore*, scovrendo il nemico, farà subito il giro dell'isola di Lissa, col segnale a riva, cominciando da Porto San Giorgio; in questo caso i due gruppi che battono Porto San Giorgio si metteranno in battaglia avanti il canale di Lesina, fuori il tiro di Lissa.

“ La squadra non corazzata si metta in seconda colonna, a denti, coi due gruppi suddetti.

“ Il gruppo delle corazzate che batte Porto Comisa si terrà in riserva per chiudere la flotta nemica tra due fuochi.

Alle 9 e 30 antimeridiane del giorno 18 il contramiraglio Vacca colle corazzate *Principe di Carignano, Castelfidardo* ed *Ancona* e la corvetta a ruote *Guiscardo* si mosse a norma d'ordini per combattere la batteria *Magnaremi.* È noto che una batteria molto alta può eventualmente recare grave danno, quantunque ciò accada di rado; ma punto danno riceve, stantechè alle armi di bordo non si può dare soverchia elevazione. La divisione del Vacca ebbe dunque a sparare contro bocche da fuoco che nulla avevano da temere. Contemporaneamente l'Albini colle fregate ad elica *Maria Adelaide, Vittorio Emanuele, Duca di Genova, Gaeta, Garibaldi* e colla corvetta *San Giovanni* s'impostava sotto *Porto Manego* e vi ripeteva la manovra del Vacca. È improbabile che qualche palla italiana giungesse il 18 a colpire le batterie austriache di Porto Manego. L'ordine dato dal Persano al Vacca ed all'Albini dinota imperizia in ciò che concerne l'uso dell'artiglierie contro batterie elevate.

Taluni casi di morti e di feriti sulle due divisioni le invitarono tosto a desistere. Il supremo comandante intanto colle corazzate *Re d'Italia, Formidabile, San Martino* e *Palestro* si schierava davanti a *Porto Carober* donde pigliava di rovescio il forte *San Giorgio,* mentre il *Re di Portogallo,* la *Maria Pia,* la *Terribile* e la *Varese* combattevano a cannonate la batteria di sinistra della bocca del porto. Tanto il grosso dell'armata che le due divisioni spararono tenendosi sulle macchine e sfilando contro le batterie; usarono lo schermo di variare le distanze a ciò il nemico dovesse mutare gli alzi; al che attribuisco l'incertezza del tiro austriaco, il quale fece poca strage. Quando il Persano giudicò il forte *San Giorgio* bastevolmente tormentato (nè

intendo onde questo convincimento nascesse) ordinò alla *Formidabile*, comandata dal Saint-Bon, di abbozzarsi sotto il forte *San Giorgio* e di ridurlo al silenzio.

Il Saint-Bon, ufficiale avveduto e sapiente, portò a tiro la *Formidabile* tenendosi sempre sotto vapore nell'angolo morto del nemico e riuscì nell'intento.

Contemporaneamente, dall'altra parte, Augusto Riboty colla sua divisione corazzata riusciva a far saltare per aria la batteria *Smyth*; poco dopo la polveriera del forte *San Giorgio*, tormentato dal Saint-Bon, esplodeva. Un avveduto capitano batte il ferro finchè è caldo. In quell'istante favorevole doveva il Persano raccogliere tutte le forze, ridurre i forti bassi del porto San Giorgio colle corazzate e mettere a terra, a destra od a sinistra del porto, sotto la protezione delle navi di legno, il corpo di sbarco. Non diceva forse la relazione del D'Amico che le fortificazioni di Lissa erano aperte alla gola? era dunque facile alla gente dello sbarco d'investirle alle spalle. Caduto il porto San Giorgio non potevano al certo opporre resistenza veruna i piccoli forti alpestri. La imperizia dello stato maggiore qui si chiarì novellamente, quando l'amiraglio ordinò alla *Maria Pia* ed al *San Martino* di assalire le batterie nemiche situate nell'interno del porto.

Noto che esso è angusto, ricordo che il forte *San Giorgio*, la torre *Wellington* e la batteria *Smyth* situati alle estremità, a quest'ora già son ridotte a mal partito. La manovra indicata dal caso specifico alle due corazzate era penetrare l'una nell'acque dell'altra nel porto, sfilar tondo sotto le batterie, schiacciandole colla loro fiancata e ripetere due, tre, quattro volte occorrendo la sfilata. Non aveva forse Albini in Ancona sei anni innanzi insegnato il cammino? Roberti col *San Martino* e Del Carretto colla *Maria Pia* dalla bocca del porto, dove situarono le proprie navi, spararono invece contro la batteria della *Madonna* situata in fondo; il *San Martino* vi riportò avarie. La giornata del 18 si può definire un'azione *vigorosa* della squadra corazzata, in cui i singoli capitani dimostrano intrepidezza e scarse nozioni dell'arte di guerra. Il resultato, cionnullameno, fu il silenzio delle batterie; perchè alle 6 pomeridiane *San Giorgio* non rispondeva più. Come mai lo stato maggiore non pensò a quell'ora di impadronirsi della piazza mediante lo sbarco? Invece accordò agli equipaggi (che non la chiedevano) una notte di riposo. Giusto, equo, prudente è l'accordare riposo; ma in guerra il buon capitano, solo quando il nemico è disfatto, lo comanda.

È ora tempo di studiare la eco di codesti atti del giorno 18 nel paese minacciato e nel comando della squadra nemica. Esso ci vien fedelmente trasmesso dal testo dei telegrammi scambiati.

Il Sandri, incaricato d'isolare Lissa dal rimanente dell'arcipelago giunse in vista di Lesina alle 10 e 30 del mattino. Ma non potè compiere la missione che nel pomeriggio. Sicchè, oltre il telegramma del 17 che suonava così « nave di guerra sotto bandiera inglese e con prora a maestro è in vista; ha esplorato l'isola, poi ha governato per scirocco », giunsero a Pola i dispacci seguenti il giorno 18:

Spedito alle 8 e 30. « Nove legni di guerra senza bandiera provenienti da maestrale in vista, distanti 20 miglia, si dirigono sull'isola ».

Spedito alle 9 e 20. « Dieci piroscafi già segnalati s'avanzano sotto colori francesi a 15 miglia ».

Alle 10 e 10. « Vele segnalate incrociano da maestro; hanno ammainato i colori. Fo battere all'armi ».

Alle 11 e 45. « Squadra dirigesi sopra Lissa; lontana 10 miglia. L'assalto è imminente ».

Alle 12 e 20. « Comisa assalita da 12 navi di bandiera sarda ».

Ad interrogazioni di Tegetthoff il colonnello Urs de Margina rispose coi due telegrammi seguenti:

Ore 12 e 40. « Il porto di Lissa è assalito ».

Ore 1 e 15. « Viva batteria presso Lissa, senza danni ». Nel pomeriggio furono segnalati a Tegetthoff l'assalto contro *Porto S. Giorgio,* lo scoppio della batteria *Smyth*, l'occupazione di Lesina, infine il taglio del filo telegrafico procurato dal Sandri. Questi, entrato a Lesina, aveva arrestato le autorità portuarie e, minacciando la ruina del villaggio, s'era fatto insegnare il luogo dove il cavo elettrico giaceva; e l'aveva tagliato, lasciando fuggire sull'altura insieme ai cinque carabinieri della guarnigione il telegrafista Brauner, il quale portò seco un apparecchio col quale continuò a comunicare con Zara sino alla dimane. Errò Sandri col tagliar il cavo. Postochè vide che da Lesina si erano trasmessi i segnali di Lissa, postochè conosceva il tedesco, doveva indurre Tegetthoff in inganno, giuocar d'astuzia. Oh! se Cushing fosse stato al suo posto! Sandri, tagliato il cavo, tornò a raggiungere la squadra portando, dicesi, notizia che Tegetthoff aveva segnalato ad Urs di Margina il prossimo arrivo. Ciò è negato ricisamente dagli Austriaci che danno prove inconfutabili aver Tegetthoff deciso muovere per soccorrere Lissa non il 18, ma bensì la dimane.

Nella notte sopra il 19 l'armata nulla fece; alla dimane il *Principe di Carignano,* il *Castelfidardo* e l'*Ancona* ritornarono a battere le opere esterne del porto San Giorgio che i costoro difensori, approfittando della notte, avevano riassettate; Albini colla sua squadra fu spedito a percuotere anch'esso a gran distanza le opere esteriori. Alle 10 giunsero di rinforzo l'*Affondatore* proveniente da Napoli e la divisione in legno del comandante Guglielmo Acton composta delle fregate *Prin-*

cipe Umberto, Carlo Alberto e *Governolo* che avevan seco una compagnia di fanteria di marina per aumentare le schiere da sbarco. La divisione seguì la manovra dell'amiraglio Albini, ritornata non si sa per quale scopo a porto Manego sotto la batteria *Nadpostranje* sempre in attesa dell'ordine di quell'anelato sbarco, ordine che non giungeva mai, mentre si consumavano munizioni contro forti troppo alti.

Nel pomeriggio Persano ordinò per iscritto al Saint-Bon di entrare colla *Formidabile* dentro il porto San Giorgio e di ridurre la batteria interna della *Madonna* e le contigue. Contemporaneamente l'amiraglio Vacca ebbe carico di sostenere la *Formidabile.*

Sostenere è, militarmente parlando, frase elastica. Se il porto San Giorgio fosse stato sì ampio da consentire la libera manovra alle navi di Vacca mentre dentro vi stava il Saint-Bon, il sostegno avrebbe avuto un significato. Ma quando, penetrata la *Formidabile* in porto, ed ancoratavi dentro tiro di mitraglia delle batterie e manovrando colla macchina sull'ancora affondata con molta lunghezza di catena, il Vacca, lasciata trascorrere mezz'ora, vi s'infilò colle sue tre navi, dovette tosto uscirne, perchè desse non capivano nell'acqua ristretta, e la *Formidabile* mascherava le batterie da combattersi, ed impediva la manovra delle compagne. La *Formidabile* rimase assai lungamente nel porto, e non uscì se non quando ferite d'uomini ed avarie della nave ne consigliarono il capitano ad abbandonare il luogo. La manovra eseguita dal comandante Saint-Bon indicava in lui un maestro nell'arte. Rifulgeva dunque in mezzo a tanta imperizia tale uomo che dimostrava aver studiato la guerra, cui i libri degli autori non erano ignoti e che, alle finezze della manovra navale, che ogni buon capitano mercantile conosce, accoppiava sapienza guerriera. L'equipaggio della *Formidabile* fu per morti e feriti assottigliato di 60 persone. Il totale della sua gente era di 356. Il duello tra la *Formidabile* e la batteria della *Madonna* durò un'ora.

Albini, intanto, aveva dopo mezz'ora cessato il fuoco inutile contro *Nadpostranje;* e verso il tramonto le divisioni da sbarco d'ognuno dei suoi legni, stipate in certe chelandie onde ogni nave era fornita e nel barchereccio di bordo, rimorchiato dalla squadretta del Sandri, si diressero lentamente per l'insenatura di Carober. Mentre sull'imbrunire erano per pigliar terra, giunse un contr'ordine del comandante supremo; e le varie navi con prontezza ammirevole ricuperarono a bordo la gente.

Chiudevasi così la giornata del 19, anch'essa onorata di atti lodevoli al pari che la precedente. Noto che in ambedue, malgrado gli errori dello stato maggiore, l'armata italiana aveva dimostrato non essere punto inferiore al compito dell'*assalto d'un fronte di mare.* L'esperienza acquisita nel 1860 e nel 1861 contro Ancona, Gaeta e Messina

era stata sufficiente all'uopo, sì che non ebbe che a ripetere la risoluzione cognita di un problema noto.

La condotta marinaresca fu inappuntabile; non un investimento casuale, non la minima perdita di materiale, sia nelle ore diurne che nelle notturne, sebbene le due notti si passassero in luoghi angusti, a velocità ridotta ed a fanali spenti. Meno commendevoli le disposizioni interne. La gente fu stancata eccessivamente e tenuta cinta di daga ed armata di carabina anche nelle ore in cui non c'era nulla da temere; non si lasciarono ore bastevoli al sonno; e queste non si passarono in branda, poichè le brande erano state disposte a guisa di blinde. La gente dormì sul ponte, quando dormì. Cotali ordini provenivano da eccesso di prudenza. Una nave di quel tempo in *cinque minuti* passava dallo stato normale a quello di combattimento. Perchè dunque la precauzione soverchia? Bisogna chiedere al marinaro il massimo del lavoro, ma concedere il necessario riposo al sistema muscolare ed al nervoso.

Le perdite di vite austriache sommavano a 94 tra morti e feriti, e si erano compensate colle nostre salite a 16 morti e 114 feriti. Il porto San Giorgio aveva però adesso *soli 15 pezzi in batteria sopra 49;* gli altri erano smontati, o ruinati.

Le condizioni generali dell'armata italiana alla sera del 19 non erano floride. Quattro giorni di fuoco acceso avevano ridotto di molto il combustibile dei carbonili, e di munizioni si era fatto sciupìo. Personale se n'era invero perduto poco, ma saltava agli occhi d'ognuno che due giorni si erano spesi male.

Ma tutto permetteva supporre che l'Austria lasciasse la tenace Lissa alla sua sorte. Niun esploratore nemico s'era lasciato vedere dai nostri. Notizie dal nostro lido non erano pervenute all'armata. Vacca e D'Amico, giustamente rammentando che le navi avevano a mala pena 48 ore di combustibile, consigliarono l'amiraglio di tirare per Ancona, riempire i carbonili e far subitaneo ritorno a Lissa ed espugnarla.

Persano non consentì. Diramò invece per la dimane gli ordini seguenti:

Alla *Varese* e *Terribile* ridurre all'impotenza la batteria *Magnaremi* internandosi nel porto Comisa.

Alla squadra corazzata ricominciare l'azione contro i forti del porto San Giorgio.

Alla squadra sussidiaria ed alla squadretta delle cannoniere proteggere lo sbarco delle schiere comandate dal capitano di vascello conte di Monale.

La notte piovosa le corazzate la passarono all'ancora, le altre navi sotto vapore a piccola velocità. All'alba il tempo si fè burrascoso. Sul-

l'isola e sul mare distendevasi un nebbione. Poco dopo fu segnalato al largo il trasporto *Piemonte* con 500 uomini di fanteria marina.

Alle 8 antimeridiane del 20 luglio tutti erano ciò nullameno al loro posto. Tuonava il cannone a Comisa ed a San Giorgio: Albini a Carober accingevasi allo sbarco della gente che raccoglievasi nel barchereccio e nelle chelandie con ordine e silenzio lodevolissimi.

Ora m'è d'uopo trasferire i miei lettori a Fasana nell'antimeriggio del 19. Premetto che Tegetthoff, ricevuti il 18 quei telegrammi (onde a suo luogo ho dato il testo), credette l'assalto contro Lissa fosse una manovra di diversione; e segnalò al ministero della guerra ed all'arciduca Alberto che opinava gl'Italiani bramassero chiamare verso mezzogiorno la squadra austriaca per favorire colle proprie navi una punta di Cialdini sull'Isonzo, oppure per conquistare Trieste. Codesto concetto dell'amiraglio fu condiviso dal ministero, dall'arciduca e dalla consulta dei comandanti. Ma il mattino del 19 un telegramma da Zara muta i convincimenti dell'amiraglio, che segnala a sua volta ad ambo i suoi corrispondenti.

« Ricevo all'istante notizie da Zara che la lotta è incominciata a Lissa stamani alle 7. Le navi nemiche sono 22. Esco con la squadra: lascio indietro un piroscafo per darmi notizie. Prego rispondere senza ritardo: » E radunati i comandanti significò loro che accingevasi a soccorrere Lissa. I comandanti plaudirono, e comunicarono agli equipaggi il pensiero del capo. Già le macchine erano in pressione quando il ministero di guerra rispose « In virtù di ordini superiori potete agire a vostro talento; ma non uscite per una *semplice dimostrazione* (italiana) contro Lissa ». L'arciduca rispose in ritardo, sì che il telegramma giunse la dimane della battaglia.

Alle 2 pomeridiane la squadra mise in moto con prora a scirocco in formazione di *angolo di caccia per divisioni*. Ai comandanti furono impartite le istruzioni seguenti:

« 1°. In caso s'incontri il nemico la divisione corazzata (1ª) deve penetrare nelle file di esso, mirare ad affondarlo, e soprattutto combatterlo a tiro corto e concentrando i fuochi; questo modo di combattere è il solo che permetta compensare la superiorità del nemico, sia numerica, che per potenza d'armamento.

« 2°. La divisione delle grosse navi in legno (2ª), tenendo conto dell'ordine di combattimento adottato dal nemico, deve portarsi sull'una o l'altra ala della divisione corazzata, o rimanere a disposizione del commodoro Petz per essere impiegata come questi giudicherà opportuno.

« 3°. La divisione delle cannoniere (3ª), siccome queste portano 40 pezzi, 37 dei quali del più forte calibro di tutta la squadra, e sono

Scontro del *Re di Portogallo* col *Kaiser*.

(Da un acquerello del marchese Tomaso Pilo capitano di vascello).

più manovriere che le fregate, dovrà scompartirsi in tre gruppi per sostenere, sia in gruppo, sia isolatamente, le grosse navi di legno mirando a pigliar d'infilata i nemici che con esse sono impegnati ».

La sera l'amiraglio esaminò insieme al proprio stato maggiore i casi che la dimane potessero occorrere. Fu deciso: dar battaglia agl'Italiani ancorchè Lissa fosse espugnata: non far conoscere alla squadra la morte eventuale dell'amiraglio se non all'istante favorevole d'assalto compiuto: sino a che il successore assumesse comando effettivo, rimanesse la direzione della squadra alla nave amiraglia.

Alle 7 del mattino il *Kaiser Max,* spedito col *Prinz Eugen* e lo *Stadium* in avanscoperta, segnalò « Sei piroscafi in vista ». Erano le nostre vedette. Una boriana d'acqua da scirocco tosto li nascose allo sguardo degli Austriaci che or s'accingevano ad imboccare il canale tra Lissa e Lesina.

IV. — Il nostro *Esploratore* alle 7 e 50 ripiegasi sull'armata sventolando il segnale « legni sospetti per ponente maestro ». Poco dopo l'amiraglio Persano all'armata alza il segnale « Navi scoperte sono nemiche: preparatevi al combattimento ». Al *Messaggiero* « richiamate da Comisa la *Terribile* e la *Varese* ». Codeste due corazzate nulla potevano scorgere perchè l'isola nascondeva loro gli Austriaci e le nostre altre navi. Al *Guiscardo* ed al *Governolo* d'andar a dar rimorchio al *Re di Portogallo* ed al *Castelfidardo* che hanno lievi avarie alle motrici. Al viceamiraglio Albini di ricuperare la gente da sbarco. Alle squadre di battaglia e d'assedio di *formarsi in ordine di fronte con prora a ponente maestro;* supposta direzione contraria a quella del nemico. Alla *Formidabile* (che dimanda ritirarsi a Manfredonia perchè le avarie toccate il giorno innanzi non le permettevano entrare in azione) risponde con la bandiera n. 1 che — secondo il codice di segnali allora vigente — significava *sì* a breve distanza, mentre a grande teneva luogo della fiamma d'*intelligenza* la quale significava *ho visto il vostro segnale.* La cosa prestavasi, come ognun vede, all'equivoco.

Ho detto che Persano segnalò schierarsi in ordine di fronte con prora a ponente maestro, supposta giacitura del nemico. Questi ebbe la sorte d'avanzarsi nascosto dal velabro d'una boriana, al coperto della quale scendeva lentamente. Tegetthoff alzò i seguenti segnali consecutivi:

« Zaffarancio di combattimento:

« Serrate le distanze » — « Esploratori sulla fronte » — « Muovere a tutta forza ». — Ma, mutata repentinamente la brezza, rasserenatosi il cielo, e viste le nostre navi distendersi sulla sua destra, segnalò alle 10 e 35. « *Panzerschiffe den feind anrennen und zum sinken bringen* » che tradotto letteralmente suona: « Le corazzate investano il nemico per colarlo a fondo ». Era stato già invergato il segnale

« questa sia la vittoria di Lissa »; ma non lo si alzò. La direzione della squadra fu per mezzogiorno scirocco.

Il comando di Persano di schierarsi in ordine di fronte era savio: ma allo stato delle cose *ineseguibile*, poichè troppe miglia intercedevano tra il *Principe di Carignano* ch'era all'estrema vanguardia e la *Varese* e la *Terribile* uscenti allora allora dà Comisa. Alle 10 fu dunque segnalato « *l'ordine di battaglia in linea di fila con prora a grecotramontana* ».

Quantunque un colpo di cannone non fosse stato ancora a quell'istante sparato, la battaglia era già *tatticamente perduta.*

Esamini il lettore il disegno annesso a queste pagine e che corrisponde alla mutua giacitura delle forze alle 10 ore del mattino. Ricordi che Albini colla squadra sussidiaria (inceppata dalle lentissime cannoniere di Sandri) in omaggio degli ordini di massima si è mosso per situarsi a *3 mila metri* in serrafila della linea delle corazzate; ma non ha potuto raggiungere quella distanza; è lontano circa tre miglia: nè ha più avuto un segnale.

È in codesto stato di cose che alle 10 e 35 minuti il *Principe di Carignano* aprì il fuoco. Distava dal nemico circa 800 metri. La linea di fila omai condannata dalla scienza poteva ancora a rigore palesarsi efficace purchè molto fitta. Una colonna serrata composta del *Principe di Carignano, Castelfidardo, Ancona, Re d'Italia, Palestro, San Martino, Re di Portogallo, Maria Pia* e *Varese* (postochè la *Terribile* non giunse mai al suo posto) offriva in linea di fuoco simultaneo 107 bocche da fuoco sotto l'impeto delle quali il triplice cuneo nemico preso d'infilata si sarebbe sgretolato; tanto più che esso poteva opporvi il fuoco debolissimo dei rari cannoni cacciatori della prima divisione. Inoltre una serrata linea di fila agevolmente si metamorfosa in linea di fronte per la poggiata simultanea d'ogni singola nave. È manovra delicata per cagione del diverso raggio d'evoluzione delle navi; ma era contemplata dalla tattica del Bouët-Willaumez da noi adottata. Pur troppo invece la nostra colonna fu lasca per varie ragioni.

La prima fu il trasbordo del Persano con il suo stato maggiore dal *Re d'Italia* sull'*Affondatore* alle 10 e 15 minuti. Necessitò l'arrestarsi del *Re d'Italia* e lasciò un vuoto nella linea tra esso e l'*Ancona*. Poppiera designata del *Re d'Italia* era la *Formidabile;* ma questa non pigliò il suo posto come ho detto. La *Palestro* la sostituì; ma, poco camminatrice com'era, ancor essa aperse un varco al nemico. Il *Re di Portogallo* e la *Maria Pia* seguìti a distanza dalla *Varese* giunger dovevano in ritardo; il primo per quell'avaria alla macchina onde ho fatto cenno, la seconda perchè poppiera del primo, la terza perchè procedeva da Comisa, estremo punto delle nostre operazioni.

Egli è evidente che nelle circostanze riferite l'impatto del cuneo austriaco dovesse subirlo il gruppo del *Re d'Italia*, della *Palestro* e del *San Martino*, tatticamente votato alla distruzione.

La squadra — o per dir meglio — il gruppo di Vacca prolungò di controbordo il lato sinistro del primo cuneo scambiando fiancate colla *Hapsburg*, *Salamander* e *Kaiser Max*; sorpassata quest'ultima ebbe incontro il lato omologo del secondo cuneo composto del *Friedrich*, dell'*Adria* e della *Schwartzenberg*; scambiò con codeste navi varie fiancate; poi, convergendo a sinistra, si dispose a traversare la squadra austriaca con prora a mezzogiorno per soccorrere il secondo e terzo gruppo delle corazzate italiane. La manovra di Vacca secondata dalle sue conserve fu lodevole; ma il grand'arco che percorsero le navi diè agio agli Austriaci di sottrarsi alle speronate, non alle cannonate. E il giro di Vacca era appena ultimato che il *Re d'Italia*, la *Palestro*, il *San Martino* e l'*Affondatore* erano avviluppati dalle forze nemiche.

Il cuneo austriaco si aprì; il *Ferdinand Max* oltrepassò le nostre navi che poggiarono a sinistra per far impeto nel secondo cuneo. Ma il *Ferdinand Max* girò tondo e presentò il tagliamare verso il bordo di dritta dei nostri, mentre il *Prinz Eugen*, il *Don Juan de Austria* ed il *Drache* ne tormentavano il fianco sinistro, e l'*Hapsburg*, il *Salamander* e il *Kaiser Max* fulminavano dove e come potevano. Nel fumo amici e nemici distinguevansi appena per cagione del colore degli scafi, cinerino per gl'Italiani, nero per gli Austriaci. Usavansi promiscuamente il cannone, la carabina e la rivoltella, tanto prossima era la distanza.

Ho detto che il *Ferdinand Max* aveva traversato la nostra linea. L'*Affondatore* aveva fatto altrettanto, ma in senso inverso e governava per la seconda divisione austriaca. Or ora ve lo andremo a ritrovare. Ma ecco che sviluppasi l'incendio nella poppa della *Palestro*; un avventurato colpo di cannone spezza il timone al *Re d'Italia*, giusto al momento che aveva poggiato a dritta per togliersi da quel terribile fuoco.

Il comandante Faa di Bruno fermò (a quanto sembra) la macchina, e chiamò la gente in coperta per l'arrembaggio generale. Il *San Martino* contemporaneamente lottava col *Don Juan* ed il *Kaiser Max*. Il barone di Sterneck comandante del *Ferdinand Max* dirigeva la sua corazzata dalle sartie di mezzana per meglio distinguer le cose tra il fumo. Si accorse che il *Re d'Italia* era fermo, comandò al macchinista di dar tutto il vapore, e mirando alla mezzania a sinistra diede di cozzo col tagliamare nella nostra corazzata, rovesciando immediatamente poi il movimento alla macchina.

Il *Re d'Italia* si coricò sotto l'urto sul fianco destro; ma l'afflusso dell'acqua penetrante nella breccia di circa 130 piedi quadrati lo

rialzò; poi rovesciossi lentamente sul fianco sinistro ed il gorgo lo travolse. Tuonavano nel mentre i cannoni della sua batteria, crepitava la moschetteria dalle impavesate e dalle coffe. Il comandante Del Santo, 2º capo dello stato maggiore, colla sua imperturbabilità proverbiale, scaricò i colpi di due rivoltelle sul nemico prima di spogliarsi e gettarsi a nuoto. I marinari austriaci avevano obbedito al comando di Sterneck di coricarsi bocconi sul ponte: gli ufficiali ritti in piedi a capo scoperto salutarono quel prode equipaggio dai petti del quale sprigionavansi i gridi « Viva l'Italia, » — « Viva il Re ». Al guardiamarina Razeto, sembrando che nell'affondarsi della nave la bandiera del picco avrebbe toccato il bordo del *Ferdinand Max* e qualcuno l'avrebbe carpita per serbarla trofeo di vittoria, corse a poppa, l'ammainò e poi la rialzò nuovamente quando fu scapola dall'impavesata nemica. Poi si buttò in mare e nuotò al largo del gorgo che stava per prodursi. Il guardiamarina che era in coffa di maestra (e che ignorava il nuoto) impose ai suoi uomini gli dassero le carabine e si buttassero nell'acqua; le scaricò successivamente sul nemico ed affondò colla nave. Fu detto che il Faa di Bruno si bruciasse le cervella. Dalle testimonianze raccolte da me rilevo che no. Spogliatosi, ordinò al luogotenente Gualterio di salvarsi a nuoto. Rimase allora solo sul palco di comando. È probabile che, fedele non solo allo spirito ma altresì alla lettera del regolamento che impone al comandante di lasciar ultimo la propria nave, attendesse non scorgere alcun suo inferiore sul ponte o sulla carena emersa della nave percossa a morte. E con essa affondò. Tegetthoff e Sterneck pensarono a salvar gli eroici superstiti; ma il *Ferdinand Max* non aveva che una lancia intatta; e poi l'*Ancona* della divisione Vacca avvicinavasi; e conveniva allo Sterneck schivarla; la lancia non si ammainò. Erano le 11 e 20 minuti; il combattere aveva durato *trentasette minuti.*

Mentre la prima divisione austriaca s'era lanciata sul nostro plotone centrale, la seconda divisione aveva appoggiato a destra. Il commodoro Petz sul vascello *Kaiser* la capitanava. La ragione di codesta poggiata fu, secondo il testo dell'opera « *Lotte dell'Austria nel 1866,* » la brama del commodoro di buttarsi col proprio stuolo sulla squadra d'Albini. Io l'attribuisco invece all'irruzione dell'*Affondatore* nello stuolo onde il *Kaiser* era capofila, e che scendeva giù avvolto nel fumo e seguìto da parte della terza divisione, mentre il rimanente di questa si era posta in serrafila della prima. Il *Kaiser* e consorti nella loro corsa trovaronsi a fronte il terzo tronco nostro, costituito dal *Re di Portogallo,* della *Maria Pia* e dalla *Varese.* Riboty aveva scambiato fiancate successive con le corazzate della prima divisione che oltrepassavano il suo traverso quando dall'alto del ponte di comando vide l'alta alberatura del *Kaiser* profilarsi nell'aria fumosa. Il luogotenente

di vascello Napoleone Canevaro, suo capo di stato maggiore, ebbe appena appena il tempo di far mettere il timone alla banda.

Il *Re di Portogallo* passò allora strisciando col suo fianco destro lungo il destro del *Kaiser*, gli strappò dalle trinche il bompresso, gli ruppe l'albero di trinchetto, che cadendo sul fumaiuolo lo demolì. Al *Re di Portogallo* fu ruinata gran parte della impavesata; la sua ancora rimase impigliata nel *Kaiser*, mentre l'ancora di questo rimase giacente trofeo sulla coperta del *Re di Portogallo*.

Il *Kaiser*, sentendosi perduto, appoggiò francamente a destra per cercar rifugio dentro San Giorgio, tanto più che i proiettili di scoppio dell'*Affondatore* e del *Re di Portogallo* l'avevano incendiato. Ma l'*Affondatore*, attraversata la squadra nemica, aveva con un ampio arco girato a sinistra e correva a persecuzione del *Kaiser* fuggiasco di cui minacciava il lato destro.

Ecco dunque qual era la relativa giacitura degli antagonisti. La squadra austriaca aveva smarrito la sua formazione di triplice cuneo ed era costituita in plotoni sconnessi con prora a mezzogiorno. Le divisioni Vacca, Riboty e l'*Affondatore*, alle spalle del nemico, or ne seguivano la medesima direzione. La squadra Albini procedeva ancora per grecale. Il *Kaiser* tirava per San Giorgio, la *Palestro* isolata e lontana correva a tramontana colla poppa in fiamme.

Tra il *Kaiser* e la squadra d'Albini, di controbordo ad essa, l'*Affondatore* lanciato a tutta forza alzò allora successivamente i segnali seguenti:

« Raddoppiate la retroguardia nemica ».

« Chi non combatte non è a suo posto ».

Il primo non aveva significato veruno. Non siamo più al tempo nel quale si taglia la linea come a Trafalgar, in ispecie quando invece di una linea ci sono tre plotoni. Ma il secondo segnale era preciso e comandava che la squadra sussidiaria dovesse poggiare di 90 gradi e, formata così in ordine di fronte, caricasse il nemico.

Albini era prode; e di lui ho più su narrato prove di maestria marinaresca e d'intrepidezza; legato dalle istruzioni di massima ripetutegli in varia guisa nelle frequenti istruzioni che ho qui trascritte, vi si attenne. Non così giudicarono Guglielmo Acton del *Principe Umberto* ed Antonio Gogola del *Governolo* i quali, avendo raggiunto — come ho detto — le forze dell'Albini alla vigilia, erano vergini dell'impressione lungamente ricevuta da quelle deplorevoli norme generali. Laonde, non discutendo il primo segnale, ma accettando la positiva brevità del secondo, uscirono di linea ed a tutto vapore corsero sul nemico; col quale scambiarono a circa 800 metri parecchi colpi a granata contro la terza divisione austriaca; ed avrebbero potuto inferir gran danno, allorchè le corazzate *Prinz Eugen* e *Salamander*, uscite

dal loro posto, tentarono tagliar fuori quelle due navi. La corazzata *Maria Pia,* comandata dal marchese del Carretto, s'interpose tra le due austriache e le due navi in legno italiane, cui l'amiraglio Albini segnalò nominativamente: « *riprendete il vostro posto* ».

Il *Salamander,* non so il perchè, si allontanò; il *Prinz Eugen* e la *Maria Pia* corsero parallele a tiro di pistola scambiandosi dalle batterie le loro scariche, e (galanteria marittima ricordante il secolo passato e le antiche guerre d'Inglesi e Francesi) i due comandanti Del Carretto e Barry si salutarono collo scoprirsi il capo.

Torno ora al *Kaiser* che, perseguitato dall'*Affondatore,* era presso a morire d'un colpo di sprone. Già l'ariete trovavasi a 150 metri dal suo fianco, quando l'amiraglio Persano impose al comandante Martini di mettere il timone alla banda e d'allontanarsene, ricevendone però come ultimo saluto una scarica violenta che solcò la coperta dell'*Affondatore* e ne percosse il fianco.

Nel frattempo Vacca radunava intorno a sè le nostre corazzate col segnale: « *Formate prontamente una linea di fila senza soggezione di posto* ». Riconosceva qualche minuto dopo la presenza sull'*Affondatore* del capo supremo. Le nostre forze or giacevano a mezzo canale tra Lissa e Lesina, mentre le austriache solcavano lo specchio d'acqua tra Comisa e Carober da noi al mattino occupato. Non un colpo di cannone rompeva più l'aria. Era mezzodì. Tegetthoff segnalò « *Radunatevi* ».

Codesto lo scontro di Lissa quale lo rilevo dai rapporti cribrati delle singole navi nostre, dalla relazione austriaca, dalle testimonianze dei compagni d'armi e dai ricordi miei personali. In qualità di comandante la batteria rigata di coperta del *Principe Umberto,* e dall'alto del ponte di comando prodiero ch'era il mio posto, mi fu dato abbracciar le linee generali dello scontro ed osservarne alcuni particolari episodi.

Testè ho detto lo *scontro,* non la *battaglia* di Lissa. Ed invero quantunque noi segnammo 37 ufficiali morti e 4 feriti, 574 sott'ufficiali e comuni morti e 32 feriti, mentre gli Austriaci accertarono 38 morti e 138 feriti, quantunque affondasse una potente fregata e poi — lo narrerò a suo luogo — la *Palestro* scoppiasse, il disastro del *Kaiser* compensava il nostro del *Re d'Italia.* Avevamo pagato la balordaggine tattica al prezzo d'una fregata corazzata e dell'incendio d'una cannoniera. Era dunque possibile schierare l'armata, in guisa più consentanea all'architettura delle navi, e tentare una seconda prova d'armi tra il meriggio e la sera. Non era lecito supporre il nemico fosse stato immune dalle avarie usuali. Oggi è noto che la prima sua divisione sparò 1386 colpi di cannone e ne ricevette 232. La seconda divisione ne sparò 2635 e fu colpita 182 volte. La terza 479 e non segnò che 13 colpi ricevuti.

Delle 400 bocche a fuoco della squadra Albini alcuni cannoni del

Principe Umberto, tutti quelli del *Governolo* e qualcuno del *Vittorio Emanuele* avevano sparato. V'erano dunque, oltre la ragione, anche mezzi efficaci per doventare, da assaliti, assalitori. Ma a codesta riscossa era opportuno condurre subitaneamente l'armata, non lasciandone raffreddare il sentimento misto di scorno e di entusiasmo. Che a dar nuova giornata Persano mirasse, è fuor di dubbio. Lo attestano i segnali diramati dall'*Affondatore.* « *La riserva entri in azione per sostenere l'attacco in vicinanza della nave che si segnala* » fu alzato circa il tocco dopo mezzogiorno. Seguì poi l'altro segnale « *Formate una linea senza soggezione di posto* »: ed infine il terzo « *Seguite per la contro marcia i movimenti del comandante* ». Il quale sull'*Affondatore* stava a capofila di due colonne parallele, composte di corazzate e navi in legno. Codeste contromarce foriere d'assalto percorsero il canale tra Busi e Lissa. Gli Austriaci presso alla bocca di Porto San Giorgio, a macchine ferme od a lento moto, scaricavano vapore le cui colonne bianche salivano verticali e sottili nell'aere terso, e di contro la petrosa costiera bruna.

Fuori delle due colonne italiane a circa 500 metri sulla destra la *Palestro* solcava l'acque piuttosto agitate del canale. Un brigantino mercantile greco esplorava il mare e raccoglieva roba galleggiante in balìa dei flutti: rimase a lungo sull'acque contrastate.

La *Palestro* dunque lavorava a spegnere l'incendio che accennava ad estendersi, inquantochè dai portelli della camera non uscisse il fumo fuligginoso della combustione, ma il candido vapore prodotto dall'acqua gettata sul fuoco. Persano se ne avvide e segnalò al *Governolo* ed all'*Indipendenza* di porsi al servigio del Cappellini per salvar la gente della costui nave. Ferveva a bordo l'opera, diretta da Cappellini e dal suo ufficiale in secondo Ernesto Viterbo, e le polveri da qualche tempo allagate rendevano sicuro il lavoro; il Cappellini aveva rimandato a bordo al *Governolo* la lancia che questa nave avevagli spedita con verbale messaggio affidato al luogotenente Cravosio, quando circa le 2 e 30 minuti la *Palestro* esplose, e l'aria lungamente ne rintronò.

La leggenda consacrata nella lapide dettata dal Guerrazzi e che campeggia sul fronte della casa ove Cappellini, fiorentino di sangue, nacque in Livorno, leggenda secondo la quale Alfredo Cappellini col suo equipaggio saltò in aria in olocausto alla patria, leggenda che ha riempito le colonne dei giornali, io qui la distruggo e vi sottentro la storia. Alfredo Cappellini, austero e coscienzioso ufficiale che mi onorò della sua benevolenza, fu uomo di sentimenti nobilissimi e stretto osservatore del dovere. Sperò sino all'estremo salvar la sua nave dal fuoco; nè credette opportuno abbandonarla come Persano gli fè comunicare a voce, come il Gogola del *Governolo* gli mandò per una lancia, come il Liparacchi dell'*Indipendenza* gli ripetè. Sperò insino all'ultimo; e nel lavoro suo e

dei suoi (lavoro di cervello e di braccia e non punto di rettorica) morì, esempio invero imitabile di uomo che fa tutto il suo dovere. È doloroso che questo atto lodevolissimo sia stato travisato dalla leggenda in un suicidio collettivo che non ha l'ombra di significanza militare. Quante volte si è detto e ripetuto che il Cappellini collo scoppio della *Palestro* mirasse a danneggiare gli Austriaci! Or bene la testimonianza di tutti i presenti dice che in quel frangente la squadra austriaca non distava dalla nostra meno di 4 miglia!

La fine della *Palestro* scosse il morale del capo dell'armata, già guasto per via dello scontro accaduto. Uno strenuo capitano avrebbe in quell'istante segnalato: *Macchina a tutta forza e si percuota il nemico.* Il Persano non lo ardì, e qui giace il suo errore imperdonabile. Agli occhi dell'istorico la giornata di Lissa è stata perduta virtualmente poco dopo le due pomeridiane. Difatti non tardarono guari due navi corazzate a segnalare avarie nelle macchine.

Il *Principe Umberto* nella sua breve corsa sul nemico si era approssimato al luogo ove il *Re d'Italia* era stato colpito; ed il tenente di vascello Gustavo Colonna aveva visto in mare un manipolo di naufraghi che egli tolse per Austriaci. Corse alla bussola, lo rilevò, ed al comandante riferì subito la osservazione. Guglielmo Acton alzò all'albero di mezzana il duplice segnale dei naufraghi e del rilevamento. Ciò accadde sul mezzogiorno e mezzo; eppure sino alle 7 di sera niuno dell'armata aveva posto mente a quei segnali che furono ammainati a notte! Non a disdoro di alcuno dico questo, ma a prova della influenza indotta negli animi dal cattivo esito dello scontro e dallo scoppio della *Palestro.*

Le avarie di macchina segnalate dalle due corazzate, e che tosto si ripararono, servirono certamente di specioso pretesto al Persano per disdire quel secondo assalto che un istante mulinò. Ponga ora mente il lettore non solamente alle condizioni morali ed intellettuali dell'ammiraglio, ma puranco a quelle prettamente tecniche dell'armata. Nel 1866 le macchine consumavano assai maggior volume di carbone che oggidì, ed i carbonili del naviglio di quel tempo erano di gran lunga più ristretti. Parecchie navi erano rimaste poco provvedute di combustibile, e non potevasi dall'armata esigere che continuasse l'assedio dell'isola. Scorta di navi carbonifere non avevamo. E gli Austriaci (al paro di noi inesperti) nemmeno; ma potevano ire a rifornirsi a Sebenico ed a Lussin piccolo. Era dunque giuocoforza che l'armata italiana, percossa in due navi, vinta no, tornasse ad Ancona sua infausta piazza d'armi: laonde Persano segnalò di far rotta a quella volta e distaccò una nave a Bari per recarvi lo stolido telegramma col quale l'evento doloroso si velava sotto lo inutile accenno alla padronanza delle acque.

Or dunque a sera la squadra italiana lentamente si allontana dal-

l'isola di Lissa; ma non la segue il *Principe Umberto,* il quale corre a mezza macchina alla ricerca dei naufraghi che crede nemici e che ha — come ho detto — rilevati. L'*Affondatore* scorge allora per la prima volta il segnale, ed insieme al piroscafo noleggiato *Stella d'Italia,* tien dietro al *Principe Umberto.* Tutti e tre sull'imbrunire ricuperano i 150 naufraghi del *Re d'Italia* e, facendo poscia da retroguardia all'armata e da essa molto distanti, prueggiano per Ancona.

V. — Or si concluda. Così, per ignoranza in genere e per esitanza in ispecie, fu smarrito in un'ora di scontro il positivo vantaggio acquisito in due giorni d'assedio, senza che l'austriaca squadra ci disturbasse nè codiasse nella ritirata. Guglielmo di Tegetthoff chiarì in quella circostanza essere inferiore al suo compito. Alla ignoranza della guerra del Persano, fa riscontro la strana esitanza dell'avversario.

Non certo a quel modo avrebbero operato Dragut, Mocenigo, Tourville, Nelson, Cochrane, Miaulis o qualsivoglia tra i principi del mare. Essi avrebbero a guisa di notturni veltri perseguitato Persano. Tegetthoff invece portò le navi dentro porto San Giorgio. Rimasero in crociera attorno all'isola le fregate corazzate *Habsburg* e *Prinz Eugen* come anche le cannoniere *Dalmat* e *Velebich;* così leggo nella relazione austriaca: ma esse al certo navigarono senza fanali e tennersi larghe da noi, perchè non furono scorte dall'*Affondatore* e dal *Principe Umberto* che misero prora per Ancona a notte ben inoltrata. L'armata nostra diè fondo in rada d'Ancona alle tre del pomeriggio del 21. L'istesso giorno alle 8 della sera tutta la squadra austriaca salpò per Fasana. Il 25 l'armistizio provvisorio fu notificato; la campagna virtualmente finita.

Solenne errore strategico dominò in tutta la infausta campagna. Ignoranza di arte della guerra fè consumar uomini, carbone e munizioni contro una piazza la cui conquista per via di sbarco era agevole. Balorda tattica presiedè allo scontro del giorno 20.

Rimasero assodati i fatti seguenti:

1°. Il comandante supremo ed il comandante della squadra sussidiaria eransi dimostrati inetti.

2°. Il naviglio era efficace.

3°. L'intrepidezza era stata generale.

4°. Unico comandante di nave che meritasse rimprovero quello della *Terribile.*

5°. Al disastro del *Re d'Italia* ed a quello della *Palestro* avevan contribuito due colpi stranamente avventurati del cannone nemico.

6°. Tra i comandanti si erano sopra gli altri distinti Riboty col *Re di Portogallo,* che da assalito erasi, saggiamente manovrando, mutato in assalitore: Del Carretto colla *Maria Pia* che aveva schermito

il *Principe Umberto* ed il *Governolo* del meditato assalto del *Prinz Eugen* e del *Salamander:* Acton e Gogola dell'or nominate navi che, correndo sul nemico al segnale non equivoco dell'*Affondatore,* avevano mostrato che fa sempre bene chi interpetra i segnali secondo i dettami dell'audacia: sempre male chi segue la versione della prudenza.

V'erano state due responsabilità ben distinte: una strategica e di Stato, l'altra tattica e di amiraglio. La prima risaliva all'8 del maggio per quanto riguarda la data; al Consiglio dei ministri per quanto alle persone si riferisce. La uscita dell'Angioletti dal gabinetto, l'esaltazione a suo luogo di Depretis digiuno di qualsivoglia studio di faccende guerresche navali, la subitanea decisione della conquista di Lissa da nulla preparata formano un cumulo di colpe gravi intorno a cui gravitano le numerose minori.

La responsabilità tattica va condivisa tra Persano ed i suoi luogotenenti: la costoro fede nell'ordine vieto di fila è sì tenace che Vacca nel richiamare a sè le disperse corazzate, e Persano nel successivo schieramento per novello assalto, tornano a segnalare di formarsi *in linea di fila.* Persano tutto al più concede sia di colonna duplice.

Il 28 Persano ed Albini vennero sbarcati, l'*armata d'operazione* disciolta, e creata in sua vece — colle stesse navi — la *squadra d'operazione* spartita in due divisioni, l'una di corazzate sotto il Vacca, l'altra di navi in legno sotto il Riboty, il quale continuò però ad alberare la bandiera sul *Re di Portogallo.*

Mentre s'investigava la condotta dell'armata in genere, la squadra di operazione italiana subì le conseguenze della infausta scelta d'Ancona a piazza d'armi. A dì 6 dell'agosto una violenta sfuriata di maestrale ne mise a repentaglio l'esistenza. L'*Affondatore,* che dalla rada volle rifugiarsi nel porto, vi colò miseramente a fondo. La corvetta *Principessa Clotilde* e le fregate *Gaeta* e *Maria Adelaide* ararono sulle ancore in guisa che fu miracolo non andassero in costa.

Il dicastero s'accorse che altri due fortunali dell'istesso genere potevano cagionare danno maggiore di una battaglia; e separò le due divisioni, mandando a Taranto le navi in legno con Riboty; nel frattempo gli armistizî rinnovati preludiavano al trattato formale di pace.

Durante il settembre la divisione Riboty prese parte onorevolissima al ripristinamento dell'ordine sociale e politico minacciato da bande di facinorosi che avevano invaso Palermo. Al novembre si andò tutti al disarmo.

VI. — Le nazioni, quando offese nell'amor proprio, sono implacabili. L'esito finale d'una guerra intrapresa senza preparazione, nel corso della quale esercito regolare sul piano, esercito garibaldino sul monte ed armata in mare eransi palesati altrettanto immaturi alla vittoria quanto

prodi, ferì l'orgoglio nazionale. Le democrazie sentono, non ragionano: le aristocrazie invece ragionano, non sentono.

La democrazia italiana impose al governo il procedimento penale contro Persano, capo visibile d'una compagnia militare rimasta aristocratica, se non di sangue, certo di tendenze e di tradizioni.

L'Uditorato di marina fu incaricato d'esercitare il suo ministero intorno ai fatti della campagna; e giudicò che l'amiraglio Persano, in qualità di capo supremo, e il barone Leopoldo De Cosa, in qualità di comandante della *Terribile*, avessero a subire giudicio militare. Ma la presidenza del Senato, interpretando a suo modo l'articolo 37 delle nostre istituzioni di Stato, avocò alla Camera vitalizia onde Persano era membro, il dritto di conoscere della faccenda.

È fuor di dubbio — traspare dalle conclusioni del magistrato fiscale Diomede Marvasi — che il nostro Senato s'ispirò all'esempio del processo di Torrington. Grave errore, perchè mutossi in disamina politica ciò che aveva ad essere pura procedura militare. I tre magistrati Trombetta, Nelli e Marvasi costituirono l'ufficio di pubblica accusa. Il 4 ottobre il Senato fu convocato come Alta Corte Giustiziera, il 12 nominò la giunta d'istruzione, che il 16 riferì. L'accusa formulò tre capi di reato, cioè l'imperizia, la disobbedienza e la codardia. Il 29 gennaio l'Alta Corte, udite le resultanze dell'istruttoria e le conclusioni dell'accusa, sentenziò che l'amiraglio comparisse innanzi a lei come imputato d'imperizia e disobbedienza.

Dal 3 al 13 d'aprile ebbe luogo il dibattito. Persano (ch'ebbe sempre indole generosa e perdonante) non scagionò sè stesso accusando altrui. Si difese assai mollemente, quantunque con molta dignità. Fu condannato alla pena della dimissione, alla perdita del grado, della pensione e delle decorazioni guadagnate nel lungo servizio ed anche alle spese del processo. La dignità di senatore non perdè.

La procedura a carico di Persano fu nocevole alla marina. Udironsi testimonianze a carico di generali sino allora ossequiati, le quali uscivano dalla bocca di comandanti, di luogotenenti, di sott'ufficiali, di comuni. Quanto ciò conferisse alla disciplina ognuno lo pensi. Talune frasi offensive all'imputato le tribune ricompensarono con applausi ed incoraggiamenti. *Demos,* l'incorreggibile, lo smemorato eterno, aveva dimenticato Ancona, Gaeta, la creazione del naviglio, l'amico di Cavour, di Massimo d'Azeglio, il marinaro non volgare, l'uomo che dal banco di ministro aveva migliorato le sorti della gente di bordo ed abolite le punizioni odiose del *pane ed acqua* e del *senza vino,* condannate dal buon senso.

La Corte dei conti che negò a Persano la pensione, con nuova e strana interpretazione economica della sentenza, compì atto iniquo. La

pensione altro non era sino al 1866 fuorchè un'assicurazione a tempo sulla vita per la quale pagavansi un premio annuale detratto dallo stipendio. Al mantenimento dell'antico capo dell'armata provvide del proprio il Re rimastogli amico. Il conte Carlo Pellione di Persano morì vecchio ed obbliato in Torino.

Guglielmo di Tegetthoff lo aveva preceduto nella tomba addì 7 aprile 1871: aveva 44 anni. L'Imperatore ne annunciò la dipartita alla marina austriaca colle parole seguenti:

« Abbiam perduto un servitore fedele, devoto: lo Stato un de' suoi più rimarchevoli uomini; la marina il suo eroe che avevala condotta a rinomanze ed a vittoria ». Son parole eque.

VII. — Il mare non aveva testimoniato battaglia campale propriamente detta dopo quella di Trafalgar. Lungi da me innalzare Guglielmo di Tegetthoff su piedistallo pari in altezza a quello di Nelson, quantunque alla costui *banda di fratelli* corrisponda lo *stuolo d'amici* dell'amiraglio austriaco. Sta ciò nulla meno che, se a Trafalgar fu condannata la linea scempia di fila nel sistema velico, a Lissa il medesimo ordinamento tattico applicato alle navi automoventesi perì. La giornata di Lissa confermò gli studî teorici iniziati in Francia dal principe di Joinville sino dal 1846; ripresi dall'amiraglio Bouët-Willaumez, trascurati per circostanze locali da Farragut. Lissa segna perciò il luogo di partenza della riforma della tattica. Segna anche una data nell'architettura navale; o per meglio dire, nella distribuzione delle bocche da fuoco sulle navi: le quali si tolsero dal fianco ed andarono a guernire le estremità. Le alberature, serbate per rispetto alla tradizione, chiarironsi cagione di danno, come nel caso del *Kaiser:* i timoni troppo esposti (lo palesò il disastro del *Re d'Italia)* furono reputati pericolosissimi, e vi si riparò con buona regola d'arte.

Due squadre che vigorosamente avevano combattuto troncarono le mutue operazioni per cagione di scarso combustibile. Gl'Italiani abbandonarono l'acque di Lissa perchè erano a sequaro di carbone: e gli Austriaci affrettaronsi a correre verso Fasana per non cadere nostra preda quando fossimo tornati alla bocca di Porto San Giorgio. La scarsità di carbone li consigliò a rimettersi in mare.

L'arrembaggio che sorrise a Faa di Bruno fu giustamente stimato impossibile a praticarsi. Le informazioni intorno al nemico chiarironsi face illuminatrice delle consulte. Una maggior dimestichezza (d'onde il rispetto non vada escluso) tra il generale ed i suoi subordinati fu riconosciuta giovevole; d'onde una riforma nei mutui rapporti tra i gradi. Come da Trafalgar sgorgò la marina della prima metà del secolo, così da Lissa quella della seconda.

Codeste le conseguenze internazionali generali. E noi, prodi non

studiosi e perciò sventurati, e noi ingiustamente invisi alla nazione, peccatori d'orgoglio, pronunciammo sommessi il *mea culpa:* ma intuonammo altresì il *sursum corda.* Persano percosso, Albini ascritto alla lista degli emeriti, Vacca — a mio parere non giustamente — pensio-

Augusto Riboty.

nato, Augusto Riboty rimase faro della giovane marina. Ne fu l'educatore austero, semplice e modesto. Attorno a lui sopironsi antichi rancori, sotto lo sguardo di lui quetaronsi rivalità. Poi quando gli sembrò non esser più qualificato per comandare le navi che in qualità di ministro poneva in cantiere, e che uomini di lui più giovani occorressero, pose sè stesso tra gli emeriti; ed infine, disceso dal seggio di consigliere della corona, si ridusse a Nizza a vita privata nel 1874.

Colà morì addì 8 febbraio dell'anno 1888 lasciando per testamento all'Accademia Navale di Livorno la sua spada.

APPENDICE AL CAPITOLO XXXIX

I.

Relazione dell'amiraglio Tegetthoff sulla battaglia di Lissa.

All'Eccelso Ufficio del Corpo degli Aiutanti generali
di S. M. l'Imperatore
Vienna.

Fasana, 23 luglio 1866.

Mi permetto di sottoporre una relazione sommaria sulla battaglia avvenuta presso Lissa il 20 luglio p. p. Una relazione particolareggiata potrà essere da me offerta solamente quando mi siano pervenuti i rapporti della battaglia delle singole navi.

Telegrammi speditimi dall'I. R. Comando generale di Zara il 19 luglio, annunzianti la continuazione del bombardamento di Lissa per parte della flotta sarda non mi lasciarono alcun dubbio che il nemico, con la sua spedizione contro Lissa, non mirava, come io aveva dapprima supposto, ad una diversione per distaccarmi dalla mia base di operazione, e procacciarsi con ciò mano libera nel golfo settentrionale dell'Adriatico, ma che effettivamente trattavasi della presa dell'isola suddetta.

Mi posi dunque, verso mezzodì di quel giorno, in movimento colla squadra, e navigai verso Lissa.

Il mattino del 20 luglio, verso le 7 le vedette annunziarono molti piroscafi in vista: tuttavia, poco stante, una nebbia sorta da sud-ovest li tolse nuovamente allo sguardo,

L'agitazione del mare da sud-ovest era allora così forte che le corazzate di seconda classe e la *Salamander* dovettero chiudere i loro portelli. Mano mano che ci avvicinavamo a Lissa, la quale offre un riparo contro il mare da mezzogiorno, e dopo che la brezza si era anche voltata verso nord-ovest, l'ondulazione andò a poco a poco scemando, e intorno alle 10 il cielo rischiarossi di nuovo. Vedemmo anche tostamente il nemico sotto Lissa, diviso in due gruppi, i quali, a quanto ci parve, cercavano di riunirsi.

Dalle posteriori deposizioni di prigionieri risulta che in quel punto le fregate in legno dei Sardi erano sotto Comisa per imbarcare nuovamente delle truppe da sbarco, giacchè era stato intendimento del supremo comandante nemico di attaccare in quel giorno Lissa e farla cadere: perciò dovevasi in quel giorno

operare, nel luogo citato e a Porto Manego, uno sbarco, mentre la squadra corazzata doveva attaccare le fortificazioni della città di Lissa. Tuttavia il comandante della flotta sarda, amiraglio Persano, fu ancora in tempo avvertito della partenza della I. R. squadra da Fasana, perchè, secondo le già accennate deposizioni, questa venne fatta conoscere da un telegramma inviato da un luogo delle coste d'Istria a Brindisi, e di là spedito con un piroscafo celere alla flotta sarda. Il movimento, testè riferito, della flotta nemica, potrebbe adunque trovare facile spiegazione in ciò, che le navi davanti a Lissa cercavano di congiungersi con quelle di Comisa.

Non andò molto che la flotta nemica si svolse in linea distesa, in direzione di nord-est, e precisamente mettendo in testa la sua grossa divisione corazzata.

L'avvicinamento avvenne perciò assai prestamente, e non ebbi più tempo di dare alla squadra il segnale già apparecchiato: „ *Lissa deve essere vittoria* „; ma mi affrettai a dare quegli ordini che stimai necessarî.

La disposizione della squadra austriaca era la seguente: secondo le qualità delle navi, esse erano state ripartite in tre divisioni, cioè la divisione delle corazzate, quella delle grosse navi in legno, e quella delle navi minori. Queste tre divisioni erano l'una dietro all'altra, con le corazzate in testa, ciascuna formando un angolo sporgente. Feci chiuder tosto le distanze tra le divisioni e tra le navi, metter queste in assetto di combattimento e affrettare la corsa. Alla divisione corazzata ordinai: „ *Attaccare il nemico e affondarlo* „.

La linea nemica incrociava frattanto davanti alla direzione della squadra, e il conduttore della linea medesima, la corazzata *Principe di Carignano*, col contramiraglio Vacca a bordo, aperse per primo un fuoco non molto efficace, che ebbe tosto risposta dalle navi austriache più vicine, e in breve divenne generale. Poco stante la linea dei Sardi fu rotta dalla divisione corazzata austriaca. Cominciò a svolgersi un combattimento generale. Le navi della colonna corazzata nemica, che restavano dietro al punto in cui la loro linea era stata rotta, piegarono a settentrione: con ciò restava minacciata la nostra divisione in legno, e io feci perciò egualmente dirigere la divisione corazzata a settentrione, per far posto alle navi in legno, e mettere le corazzate nemiche, staccatesi dal loro centro, in mezzo a due fuochi.

Le divisioni in legno proseguivano intanto la loro via, aprendosi il varco tra le corazzate nemiche: e nel far ciò, esse, tanto le fregate, quanto le cannoniere, ebbero più volte occasione di misurarsi colle corazzate nemiche.

Il vascello *Kaiser*, nave amiraglia della seconda divisione, commodoro Petz, fu in quel mentre assalito da quattro corazzate ad un tempo. Il commodoro Petz non istette lungamente in dubbio: si gettò addosso ad una di queste corazzate, mentre cacciava fiancate concentriche nel corpo alle altre, e ciò in circostanze appropriate a provare non meno il coraggio che la costanza dei suoi marinari: perciocchè, nel momento dell'attacco, il suo albero di trinchetto precipitò, frantumò il fumaiolo della macchina e produsse diversi danni in coperta, senza che, tuttavia, per singolare caso, danneggiasse seriamente l'equipaggio che stava in coperta. In pari tempo lo minacciava il pericolo di un grande incendio, giacchè il trinchetto era caduto con tutto il suo sartiame sul fumaiuolo.

Ma per il valoroso contegno del suo equipaggio, il commodoro giunse ad aprire a sè ed alla sua divisione la via traverso ai numerosi bastimenti nemici.

La mischia facevasi sempre più generale, ed è difficile entrare nei particolari, giacchè le navi, correndo a tutto vapore, si incrociavano, ed era spesso difficile distinguere l'amico dal nemico, quantunque da ambe le parti si fossero issate bandiere.

Fu una combinazione fortunata che le corazzate sarde fossero tutte dipinte di grigio.

Soltanto la divisione delle navi in legno nemiche stavasene abbastanza ordinata sotto la costa di Lissa, volta in direzione nord-ovest, e lanciava all'occasione le sue bordate contro le I. R. navi che passavano.

In questa caccia generale riuscì all'abilità ed alla bravura del comandante la mia nave amiraglia, capitano di vascello Massimiliano barone di Sterneck, di attaccare nello spazio di mezz'ora tre corazzate sarde: due furono gravemente danneggiate, e la bandiera di una strappata via, mentre la terza, il *Re d'Italia*, una delle più grandi della flotta italiana, venne sfondata e colò a picco in meno di due minuti, con un equipaggio di più che 600 uomini. Ogni tentativo di salvare i marinai nuotanti del *Re d'Italia* dovette essere abbandonato, perchè un attacco da tutte le parti richiedeva urgentemente di volgere l'attenzione alla propria sicurezza.

Durante questa lotta delle due parti, una corazzata sarda prese fuoco e la squadra corazzata nemica sembrò volersi raccogliere per prenderla in mezzo e coprirla. Io segnalai perciò alle navi da me comandate di raccogliersi egualmente e di formarsi su tre colonne dirette a nord-est, restando le divisioni in legno coperte dalla divisione corazzata, mentre il piroscafo *Elisabeth* riceveva ordine di prestare, occorrendo, soccorso al vascello *Kaiser*, che appariva assai maltrattato.

Frattanto la flotta sarda si era, nella sua ritirata, raccolta in linea distesa, ad una distanza di 3 a 4 miglia, e navigava in modo da prendere in mezzo la corazzata incendiata, ciò che le riuscì anche naturalmente, avendo la nave in questione potuto far uso della sua macchina.

Dopo scambiati alcuni colpi, la flotta sarda volse ad occidente, e così ebbe fine il combattimento, che era principiato alle 10 $^3/_4$ del mattino, e durò fino alle 2 del pomeriggio.

Il mio scopo era con ciò raggiunto, e Lissa liberata. . .

Alle 2.30 videsi la nave sarda che avea preso fuoco saltare in aria.

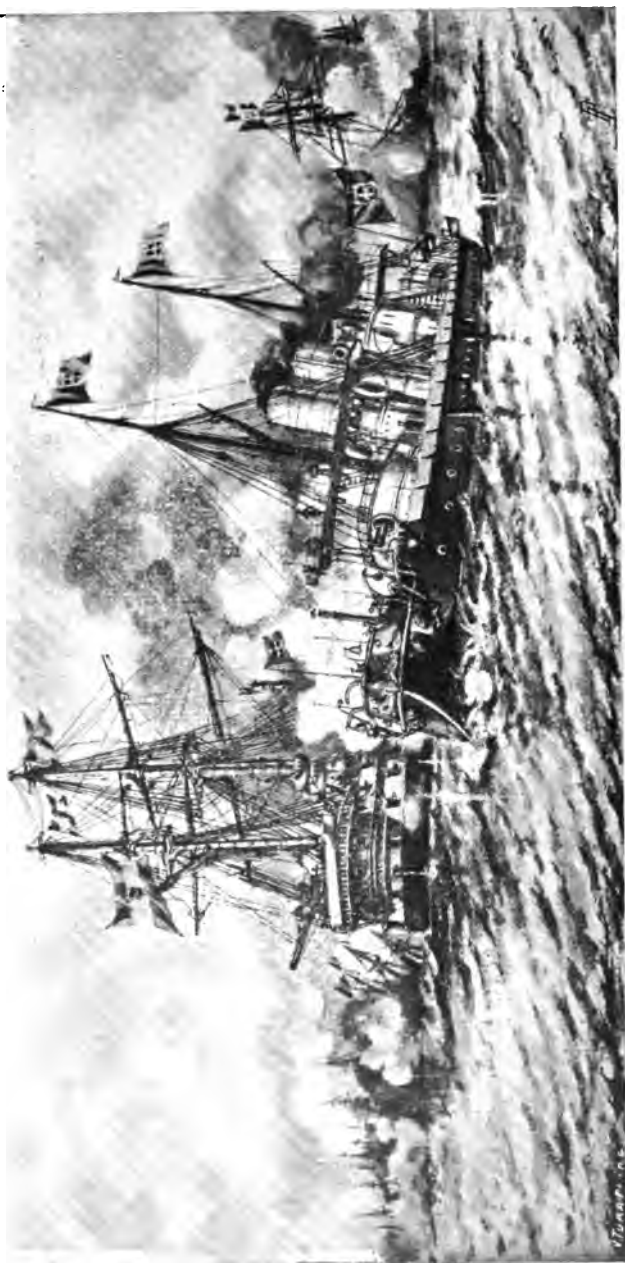
Secondo le asserzioni dei prigionieri, essa dev'essere stata la *Palestro* o il *Principe di Carignano:* ad ogni modo, una nave da 10 o 12 cannoni in batteria.

Tralasciai d'inseguire il nemico, perchè ciò sarebbe stato inutile, e mi volsi verso il Porto San Giorgio di Lissa, giacchè, nella grande differenza di velocità che hanno le navi da me comandate, un procedere compatto e insieme rapido non sembrava possibile: e quindi mancava affatto la possibilità di rinnovare la mischia.

Rimanere la notte in mare sarebbe stato senza scopo, e non avrebbe fatto che cagionare inutile spreco di materiale e di carbone, spreco che tanto più doveva evitarsi, in quanto che Lissa non offre in misura sufficiente i mezzi di rifornirsene. Oltracciò la permanenza in porto poteva servire a compiere piccole riparazioni, e la squadra si trovava raccolta, e sempre pronta, nel caso di un secondo attacco, ad andare con tutte le forze contro il nemico.

Il giorno successivo venne pure impiegato nel visitare le navi ed eseguire piccole riparazioni.

Il vascello di linea sgombrò la sua prora dalle rovine del bompresso, e la sua coperta da quelle dell'albero di trinchetto, e delle sue sartie, e rimise il suo fumaiuolo in condizione di servire: la corazzata *Arciduca Ferdinando* prese dalla fregata *Schwarzemberg* un'àncora per sostituirla ad una sua àncora di prora, che nell'attacco era stata resa inservibile.

I feriti gravi furono sbarcati, i trasportabili mandati col piroscafo *Venezia* a Spalatro e Zara; i morti furono sepolti con gli onori militari.

Duello tra il *Kaiser* e l'*Affondatore*.

(Da un acquerello del marchese Tomaso Pilo capitano di vascello).

Di giorno e di notte vi erano sempre in mare navi, le quali avevano l'incarico di esplorare; la cannoniera *Dalmat* e il piroscafo a ruote *Elisabeth* furono mandati nelle acque della battaglia e lungo la costa a cercare se vi si trovassero ancora uomini delle affondate corazzate nemiche e salvarli.

La flotta nemica era, la sera della battaglia, ancora visibile dal monte Hum; il mattino del 21 non potevasi più scoprire.

Siccome sino al tramonto del sole non ebbesi alcuna nuova del nemico e non sembrava che esso volesse arrischiare un nuovo attacco contro Lissa, il mio còmpito era, per allora, terminato; e perciò, dopo che il *Kaiser* finì la riparazione del suo fumaiuolo, disposi, verso le 8 di sera, che la squadra uscisse nuovamente in mare, per riprendere la precedente posizione di Fasana, che era la mia base.

La forza del nemico fu, nel primo attacco, stimata di 12 corazzate, in complesso però di 27 o 30 navi. Ma da quel che dicono gli uomini dell'affondato *Re d'Italia* che si salvarono sulla spiaggia di Lissa, il numero delle grosse navi corazzate sarde, tra le quali l'*Affondatore,* era di 12: leggermente corazzate, 8: navi in legno: 8 fregate, 6 piroscafi, 3 navi da trasporto. In tutto 32.

Tanto a detta dei prigionieri, quanto dai proiettili trovati in diverse parti dell'isola di Lissa e dalle traccie rimaste sulle nostre navi, i cannoni nemici erano del più grosso calibro, e alcuni di nuovissima costruzione. Si trovarono palle da 80 fino a 300 libbre. Secondo le disposizioni più volte citate, sembra che l'*Affondatore* avesse cannoni da 600.

Mi credetti in dovere, tosto finito il combattimento, di esprimere agli equipaggi della squadra, senza distinzione, la mia riconoscenza: comandanti, uffiziali e marinari fecero il loro dovere: essi pugnarono con un'abnegazione, costanza e tranquillità, di cui nemmeno il nemico negherà il merito.

Le loro opere sono tanto più commendevoli se si pensa da quanto breve tempo fosse armata la maggior parte delle navi, e che per molte di esse, dal giorno dell'armamento a quello della battaglia, non passarono che tre settimane. Oltracciò non si deve nascondere che essi presero a combattere con la coscienza di avere a fare con un nemico materialmente più forte, e che soltanto la forza morale e l'abilità marinaresca potevano equilibrare questa superiorità.

GUGLIELMO DI TEGETTHOFF
I. R. vice amiraglio.

II.

Rapporto del luogotenente di vascello Gualterio, più anziano dei raccolti la sera del 20 luglio dalla fregata " Principe Umberto ".

Signor Comandante,

20 luglio 1866.

Essendo io il più elevato in grado tra i superstiti della pirocorazzata *Re d'Italia* colata a picco nella battaglia navale di ier mattina, ho l'onore di farle un rapporto di tutti gli eventi dei quali fui testimonio.

Alle 10 $^1/_4$ a. m. appena S. E. l'amiraglio Persano sbarcò dal *Re d'Italia* onde inalberare la sua bandiera di comando a bordo dell'*Affondatore,* abbiamo messo in moto a tutta forza, onde serrare le distanze coi nostri prodieri.

Alle 10 $^3/_4$, alla distanza di 300 metri dalle corazzate nemiche, inalberando la piccola gala di bandiere, abbiamo aperto un fuoco di fila sopra di esse, al quale ci venne risposto immediatamente.

In questo primo scontro abbiamo avuto una granata nell'albero di mezzana di cui una scheggia feriva mortalmente il marinaro dello stato maggiore Fazioli.

Fatta una contromarcia ed attaccatici nuovamente col nemico, una corazzata di velocità maggiore della nostra tentò d'investirci di poppa, cosa che non le riuscì avendo noi manovrato in modo da evitare l'urto. Intanto la nostra moschetteria sul casseretto di poppa faceva vivo fuoco sopra gli Austriaci, che ci veniva da loro bravamente contraccambiato, ed il guardia-marina di 1ª classe signor Ivancich, colpito in petto da una palla cadeva morto sul colpo. La corazzata austriaca, non potendo investirci, fece fuoco coi suoi cannoni di caccia, ed una granata facea sviluppare l'incendio nella camera dell'amiraglio, mentre che un'altra ci dovette, credo, smontare il timone, poichè la ruota più non girava da nessuna parte, non ostante che si fossero aumentati gl'individui destinati a maneggiarla. Andati subito in batteria il 1° piloto Russo Giuseppe, ed il 2° piloto Schiaffino, per vedere se mai fosse ingaggiato il frenello del timone, nulla trovarono di guasto; ciò che ci confermò maggiormente nell'idea di prima. Intanto l'incendio era stato spento.

La nostra manovra per evitare la corazzata nemica ci avea separati dal resto dell'armata in modo che ci trovammo in mezzo alla squadra austriaca. Avevamo sulla nostra dritta le fregate in legno che ci offendevano colle loro artiglierie; sulla sinistra, alla distanza di circa 800 metri, il vascello che pure tirava su noi e dalla stessa parte tre corazzate delle quali due, una a poppa e l'altra a prua, a brevissima distanza, ci facevano fuoco addosso, e la terza che suppongo sia il legno amiraglio, poichè segnalava agli altri, dirigeva a tutta macchina per investirci nel centro. Noi abbiamo fatto fuoco colla batteria di sinistra, e credo sieno le nostre palle che abbiano disalberato il trinchetto del vascello, e intanto a tutta forza andando avanti abbiamo tentato di schivare l'urto. Visto che il bastimento non governava, che la rapida marcia dell'amiraglio nemico ci rendeva impossibile di schivare l'investimento, il comandante chiamò arrembaggi e fucileria in coperta onde tentare se mai fosse possibile di montare al bordo austriaco.

Appena ricevuto l'urto, il *Re d'Italia* si abbattè sulla sinistra e lo stato maggiore della corazzata imperiale che stava sul palco di comando, alzando il berretto, gridò per ben tre volte *hurrah!*

Dietro ordine del comandante, affacciatomi al portavoce di batteria, ordinai *fuoco!* e la nostra ultima fiancata, tirata bordo a bordo, rispose ai loro evviva, mentre che senza ammainare bandiera stavamo colando.

Eseguito l'ordine avuto, mi avviavo sulla dritta per cacciarmi in mare, come gli altri aveano già fatto, quando il vortice del bastimento che in meno di due minuti scendeva a picco, mi sommerse.

Tornato a galla, montai su una tavola come tutti coloro che ivi erano presenti. Domandato del comandante e degli ufficiali, mi si disse che il capitano di fregata Del Santo, il luogotenente di vascello Gaudiano Gaetano, e le guardie marina Isola e Orsini erano in un gruppo che si dirigeva verso la costa di Lissa. Ivi presenti erano il piloto di 1ª classe Giuseppe Russo, il sottotenente di vascello Giuseppe Casanova ed il guardia-marina Razzetti con tutti coloro di bassa forza di cui le trasmetto una nota qui acclusa, più alcuni che credo siano sopra l'*Affondatore*.

Noi ci trovavamo tra le due squadre che si cannoneggiavano: defilarono vicino a noi le cannoniere austriache, dalle quali ci venivano fatti gesti minac-

ciosi colle mani, ed una di esse ci fece fuoco di moschetteria addosso dal quale furono feriti i marinai Tubino Gio. Battista e Giudice Nunzio, il primo alla parte interna della regione sotto clavicolare sinistra, perforante la sostanza muscolare con sortita del proiettile alla regione sotto scapolare corrispondente, senza lesione dell'articolazione; ed il secondo alla parte superiore anteriore della coscia sinistra con offesa della massa muscolare ed in specie del muscolo retto anteriore, con sortita della palla nella parte posteriore regione glutea del lato stesso, senza lesione dell'articolazione.

Noi inalberammo fazzoletti e camicie sopra remi e tavole, sperando che forse qualcuno dei nostri legni ci vedesse e ci venisse ad aiutare, ma la nostra aspettativa fu per un pezzo delusa, poichè niuno venne dalle 11 $^1/_2$ a. m. circa che siamo colati, fino alle 7. Alle 7 $^1/_2$ il *Principe Umberto* ci raccolse ed a lei signor comandante faccio questo rapporto raccomandandole tutti i sotto ufficiali per la maniera con cui si sono diportati, aiutando la gente che perdeva forze, e procurando che nessuno si sperdesse, come pure i marinari:

Catrani Antonio
Forno Andrea
Tubino Gio. Battista
e Giudice Nunzio

dei quali i due ultimi, benchè feriti, incoraggiavano coloro che, venendo meno di forze, perdevano pure il coraggio; ed in special modo poi il marinaro

Nesi Pietro

che in quelli estremi momenti, con pericolo della propria vita, salvava da certa morte il marinaro Buonocore che non sapendo nuotare stava in pericolo di scendere al fondo.

Il luogotenente di vascello
Firmato - E. Gualterio. [1]

Al Sig. Comandante la pirofregata
"*Principe Umberto*".

III.

Rapporto del sottotenente di vascello Fabrizi più anziano dei superstiti della "Palestro".

La piro-cannoniera *Palestro*, trovandosi a circa 6 gomene dal *Re d'Italia*, andando a tutta macchina per prendere il posto della *Formidabile* che aveva abbandonata la linea, ha attaccato il fuoco poco dopo del *Principe di Carignano*. Nel primo impeto dell'attacco, per la poca nostra velocità, abbiamo perduta la formazione, e ci siamo trovati in mezzo all'intera squadra austriaca.

Abbiamo dovuto resistere all'impeto di due delle più piccole corazzate nemiche, e di una fregata in legno; le prime ci hanno dati cinque urti, uno al traverso sul fianco destro, e gli altri quattro ai giardinetti, e fu merito dell'estinto

(1) L'austera sobrietà di questa lucida relazione è tanto più lodevole chè questa fu vergata poche ore dopo che il Gualterio era stato estratto dall'acqua. Fu composta nel camerino dell'autore della presente opera, quasi sotto i suoi occhi.

pilota signor D'Agostini, che dirigeva i movimenti della nave, di aver saputo ricevere gli urti di sbieco.

La fregata ci traversò di poppa e ci mandò a bordo alcune fiancate a granata, causa della nostra perdita.

Trovandosi nel quadrato degli uffiziali circa 20 tonnellate di carbone, con lo scoppio delle granate, questo prendeva fuoco.

Noi non ci accorgemmo dell'incendio che quando aveva preso delle grandi proporzioni. Vista l'imminenza del pericolo, il comandante dava ordine di allagare la Santa Barbara, cosa che immediatamente fu fatto.

In questo tempo la fregata austriaca ci attaccava al giardinetto di sinistra, quindi si ritirava insieme alle cannoniere corazzate, lasciandoci in balia di noi stessi.

Allora si fece uscire tutta la gente dalla batteria corazzata, ed insieme alle sezioni d'incendio, che erano già in coperta all'opera, si cercò di vincere il fuoco, facendo nello stesso tempo ogni sforzo per metterci a ridosso della nostra squadra.

Ci riuscì infatti di avvicinarla e di attraversarla: il *Governolo* venne a domandare al nostro comandante se voleva soccorso, questi rispose: " datemi i rimorchi, metteteci la prora al vento e tirateci avanti ".

Presi i rimorchi, appena il *Governolo* metteva in moto, questi si spezzavano. Si domandarono degli altri rimorchi, ma mentre si faceva tale operazione avvenne lo scoppio.

La coscienza mi detta, terminando questo rapporto, di dichiarare che tutti a bordo della *Palestro* fecero coraggiosamente il proprio dovere; il signor comandante, il signor Viterbo, il piloto D'Agostini, il signor Lauro, e la guardia marina Barbaro si distinsero.

Dell'intero equipaggio della *Palestro* si salvarono 23 persone; 19 marinari, il cuoco degli uffiziali, due timonieri ed io.

Il sottotenente di vascello
Firmato - Fabrizio Fabrizi.

CAPITOLO XL.

I. Guerra di Brasiliani ed Argentini collegati contro il Paraguay. — II. La marina di Francia nel 1870-1871. Progressi nelle torpedini. — III. Guerra Turco-Russa dell'anno 1877-1878. — IV. Guerra tra Cile e Perù. — V. La marina meccanica. — VI. Campagna inglese in Egitto. Battaglia d'Alessandria, ed operazioni susseguenti.

I. — Non è qui il luogo ove dire per quali ragioni il 15 gennaio del 1865 scoppiassero le ostilità tra don Francesco Lopez dittatore del Paraguay ed il Brasile. In quel giorno un piroscafo paraguaiano, l'*Ipora,* prese all'arrembaggio la cannoniera brasiliana *Anhambay*. Il Paraguay, come ognuno sa, non fronteggia nullamente il mare; ma è solcato da fiumi di lungo corso ed abbondantissimi d'acque; anzi la contrada è costrutta in forma di penisola tra i corsi del Paranà e del Pilcomayo, spartita in due dal corso del Paraguay. La città di Corrientes giace al confluente, mentre ad Assunzione, capitale dello Stato, il Pilcomayo che corre per maestrale-scirocco si butta nel Paraguay. La regione tutta era dominata da Francesco Lopez, erede del paterno potere e delle tradizioni politiche del dottor Francia fondatore dello Stato. Coll'aiuto di forestieri, lusingati in paese da Francia e da Inghilterra con altissime paghe, i due Lopez avevano sviluppato artificialmente le industrie reputate bastevoli a francare il paese dall'obbligo di ricorrere al mercato estero per cose di guerra; e bastava apparentemente a sè stesso per la fabbricazione delle polveri, delle armi da fuoco anche grosse, di piccole macchine marine e di scafi. Come agevolmente il lettore può scorgere, tra la sezione confederata degli Stati Uniti ed il Paraguay eravi qualche punto di rassomiglianza; maggior tratto comune il seguente: giusto come la valuta dei Confederati era il cotone, così l'*erba mate* per i Paraguaiani. Poste codeste circostanze morali, sociali e geografiche, è ovvio comprendere come la guerra navale del Brasile e dell'Argentina collegati contro il Paraguay dovesse essere una derivazione di quella condotta da Foote, Davis, Farragut e Porter lungo le sponde del Mississippi ed affluenti.

L'impero del Brasile sino al 1865 erasi inorgoglito d'una marina di vecchio stampo; qualche cannoniera per gli estuarî dei suoi fiumi, qualche corvetta per fare sventolare la bandiera sull'Oceano e mostrarla ai popoli d'Europa, e qualche fregata perchè tutte le nazioni n'avevano, costituivano l'armata del Brasile. Durante la lunga pace eransi cancellate le tradizioni di Tomaso Cochrane e dell'amiraglio Norton suc-

cedutogli. L'arsenale di Rio Janeiro presentava però elementi sufficienti, non solo al lavoro richiesto dal quel naviglio, ma altresì alla costruzione di naviglio moderno. Giovò al Brasile che la guerra contro il Paraguay s'iniziasse quando il disarmo cominciò nell'America Settentrionale e buttò sul mercato piroscafi a centinaia. Il Governo di Washington li vendè a prezzo tenue; ed il Brasile si fornì subito dei necessarî trasporti per sbarcare in Corrientes, minacciata da Lopez, buon nerbo d'esercito.

La repubblica Argentina in punto naviglio era di gran lunga più povera del Brasile; quasi si può dire non ne avesse; di guisa che la guerra che intraprendo a narrare è esclusivamente di Brasiliani e di Paraguaiani in tutto ciò che alla parte navale si riferisce.

Nel 1865 le forze avversarie sono: da parte brasiliana 40 navi a vapore (con circa 250 bocche da fuoco) comandate da uno stuolo non volgare di ufficiali tratti dalla scuola di marina di Rio Janeiro. I marinari sono di quella gloriosa stirpe portoghese che Camões ha cantato nel poema immortale. I Paraguaiani non hanno che una quindicina di piroscafi mercantili fluviali aggiustati alla meglio per servizio militare. Ma alle spalle del Brasile v'è l'industria marittima del mondo intero, mentre nel Paraguay la industria locale è artificialissima; alle risorse finanziarie dell'impero intertropicale provvede il ricchissimo raccolto del caffè cui sono aperti i mercati mondiali, laddove alla *erba mate* è preclusa l'uscita del Paranà; per cui ogni mezzo di scambio internazionale viene a mancare nel Paraguay.

La prima fazione navale che registro è quella di Riachuelo dell'11 giugno 1865. Il capo di divisione Barroso con 9 piroscafi brasiliani partiti da Corrientes aveva risalito il Paranà per esplorarne le rive dove numerosi erano i riparti dell'esercito di Lopez. Questi volle tagliargli la ritirata; ed innalzò lungo la riva sinistra del fiume alcune batterie presso al confluente d'un rivoletto (*riachuelo* significa appunto rivoletto). Contemporaneamente Lopez ordinò al commodoro Mesa di scendere giù pel fiume con 8 piroscafi che rimorchiassero altrettante zattere armate ognuna di un pezzo di grosso calibro. In cammino lo stuolo del Mesa scambiò alcune cannonate colla divisione del Barroso; ed oltrepassatala andò poscia ad ancorare sotto le batterie di Riachuelo. Barroso, temendo di rimanere bloccato, dovè salpare e correre la quintana di zattere e batterie. Il livello delle acque è assai variabile nel Paranà e, per quanto sia rimarchevole la maestria dei piloti, gl'imbarramenti sono frequentissimi. La corvetta *Jiquitinhona* investì nella melma sotto il tiro d'una delle batterie avversarie, ed il suo equipaggio, piuttostochè cederla al nemico, la incendiò. Allora il Mesa, incoraggiato dal caso propizio, pigliò l'offensiva; ed obbedendo al comando avutone dal Lopez

condusse all'arrembaggio i suoi uomini. La cannoniera brasiliana *Paranahyba,* assalita contemporaneamente da 3 piroscafi, era già presso a soccombere, quando il Barroso che capitanava la corvetta *Amazonas* si diede a colpire col tagliamare i legni paraguaiani ed in breve ora li colò a picco; liberata così la *Paranahyba,* adoperò il cannone contro le zattere. I Paraguaiani perdettero in codesta giornata tutto il naviglio; Mesa e molti dei suoi perirono; i Brasiliani segnarono 90 morti e circa il doppio di feriti.

In avvalle della divisione di Barroso era il grosso della squadra brasiliana comandata dal vice amiraglio visconte di Tamandarè. Per la chiara intelligenza di questa guerra voglia il lettore considerare Corrientes come Nuova Orleans, Curruzù come Grand-Gulf, Curupaity come Vicksburgh, Humaità come Forte Donelson, la squadra del Tamandaré come quella di Farragut, quella di Barroso come quella di Foote e gli eserciti campeggianti del maresciallo di Caxias e del conte d'Eu come gli eserciti di Grant e di Sherman. Gli sarà allora agevole comprendere l'opera dei Brasiliani i quali, il 2 settembre 1866, attaccarono Curruzù perdendovi la bella corazzata *Rio Janeiro,* sventrata da una torpedine, ed anche una bombarda. Il 22 settembre Curupaity fu invano assalita; perchè gli sforzi dell'esercito non riuscirono a conquistare alla baionetta le linee paraguaiane. Per circa un anno l'armata e l'esercito non giunsero ad oltrepassare Curupaity sinchè il 15 agosto 1867 il contramiraglio Ignacio con 9 corazzate sforzò il passo e pigliò di rovescio alcuni punti della Vicksburgh paraguaiense. Nonostante il resultato di codesto bel fatto d'armi la situazione dell'Ignacio colle sue navi tra le due fortezze temibili di Curupayti e di Humaità e senza libera comunicazione, nè col rimanente della squadra, nè coll'esercito rimasto in avvalle della prima di quelle piazze forti, non era punto sicura. I Paraguaiani or non possedevano è vero più navi; ma a guisa dei Confederati adoperavano con molta frequenza ogni opportuno genere di torpedine. La corazzata *Silvado* fu ad un pelo d'esserne vittima. Nel frattempo l'arsenale di Rio Janeiro aveva costruito certi monitors di scarsa pescagione che vennero spediti in rinforzo all'Ignacio. Il 12 febbraio del 1868 alle 9 pomeridiane essi tentarono invano di sforzare il passo; lo ritentarono la dimane e raggiunsero Ignacio. Fortunatamente per i Brasiliani una piena inaspettata concesse loro di portar tutte le forze sotto Humaità. Il 19 febbraio, verso la mezzanotte, il capitano di vascello Carvalho con 3 corazzate a batteria che rimorchiavano 3 monitors risalì il Paraguay, non ostante le catene che lo sbarravano e passò. Un concetto della robusta difesa dei Paraguaiani lo dà il caso del monitor *Alagoas* che fu colpito da 200 proiettili. Quantunque 3 navi fossero costrette ad investire la riva per non

colare a fondo, Calvalho raggiunse lo scopo. Così, nonchè il corso del Paranà, altresì quello del Paraguay fu dominato dai Brasiliani. A Lopez ormai non s'attagliavano più altre imprese fuorchè le disperate; e nella notte sopra il 2 marzo spedì una trentina di capaci lancioni a pigliar all'arrembaggio 2 corazzate a ridotto centrale. I Paraguaiani, audacissima gente, invero salirono a bordo, s'impadronirono del ponte scoverto, ma non giunsero a penetrare nei ridotti. Altre navi si avvicinarono allora alle compagne a mal partito; ed usando unicamente il tiro a mitraglia e senza riguardo ad amici e nemici, spazzarono le estremità delle corazzate dagl'intrepidi invasori.

Bentosto fu necessario abbandonare le linee formidabili di Lopez, assalite da ogni banda. Egli restrinse ogni sua speranza nella forte posizione di Angostura dove opere assai ardue erano all'uopo preparate. Sotto le date dell'8 settembre del 1, 8, 10 ottobre e del 26 novembre le corazzate degl'Ignacio coadiuvarono brillantemente le mosse dell'esercito che espugnò Angostura.

In cotesta guerra che si trascinò sino a marzo del 1870 la marina brasiliana rese alti servigi. All'infuori delle fazioni che ho enumerate, essa prestò all'esercito valido aiuto di trasporto dall'una all'altra riva del Paraguay. La campagna fu iniziata senza corazzate; fu terminata da una squadra composta di sole corazzate e tutte costruite in Brasile. È gloria nostra che le dure battaglie sui fiumi siano ricordate su tela dal pittore Edoardo De Martino da Sorrento, un tempo sottotenente di vascello nell'armata italiana, ed ora meritamente considerato come il migliore pennello marinista vivente.

II. — La marina francese, oggetto delle cure di varî successivi ministri, agguerrita dalle campagne cui altrove ho accennato e da qualche eventuale fazione in Cocincina ed al Madagascar, ricca di ufficiali studiosi, dei quali moltissimi scrittori eccellenti, poteva considerarsi nel 1870 una marina modello.

Essa aveva serbato gelosamente quel primato scientifico che sfolgorò durante la guerra in Mar Nero e nel Baltico. Già le artiglierie di bordo di grosso calibro erano a retrocarica sulle navi francesi, mentre Inghilterra, Stati Uniti ed Italia attenevansi al caricamento dalla bocca. La disposizione dei grossi cannoni in certe torricelle a barbetta in *encorbellement* costituivano alle corazzate del tipo *Océan* una sicura superiorità sull'altre contemporanee di pari mole. La lezione di Lissa era stata dalla marina francese studiata secondo l'indole sottilmente analitica della fervida stirpe.

Scoppiata nel 1870 la guerra con le due Confederazioni onde la Germania era allora costituita, il Governo francese contò valersi del-

l'armata per produrre una diversione di parte delle forze avverse. Queste, imponenti e preponderanti in campo, erano inferiori sul mare.

La marina prussiana non aveva storia; ma il popolo germanico sì. Bastano i fasti dell'Hansa ad illustrar qualunque nazione. Scoppiata la guerra *dei trent'anni*, nella preponderanza navale della Danimarca di re Cristiano IV, della Svezia di re Gustavo Adolfo e del cancelliere Oxentiern, va ricercato uno dei coefficienti per i quali i cosiddetti *periodi* danese e svedese della guerra furono alle fortune dell'Impero cattolico tormentosi. Waldstein bene se ne accorse e sollecitò il grado e la carica di amiraglio del Baltico. In codesta qualità costruì a Wismar un arsenale, acquistò navi ed assalì con esse Stralsund. La marina germanica cattolica fu sconfitta dalla danese; e la integrità della Danimarca (e la onorevole pace del 1629 che dessa conseguì) debbonsi in gran misura alle opere dei marinari danesi arcavoli di coloro che Nelson e Gambier ebbero a fronte.

Federico Guglielmo Grande Elettore, erede della rivincita germanica contro la stirpe scandinava, si valse delle squadre d'Olanda e Danimarca perchè assalissero l'11 giugno 1675 la svedese presso Oeland, mentre egli sconfiggeva a Fehrbellin le sino allora invitte schiere di Svezia.

Federico Guglielmo, che fu il vero fondatore della potenza prussiana, sognò la grandezza marittima; e la ricercò nelle manifestazioni commerciali più che nelle militari. Saggio proposito, che lo indusse a promuovere costruzioni ed armamento di navi di lungo corso ed a fondare una compagnia prussiana delle Indie Orientali che stabilì tre empori lungo la costa di Guinea nel 1683. Ma il bell'istituto per cui la Prussia non era matura, decadde e quarant'anni dopo fu liquidato.

Le complicate agitazioni dei ducati dell'Elba (Slesvig ed Holstein) tra il 1848 ed il 1850 consigliarono la Confederazione germanica a creare una marina federale, il cui arsenale fu nella Iahde. Essa non lasciò traccia di sè. Ed il 23 agosto 1851 Austria e Prussia rinunciarono alla spesa di una squadra federale; e Prussia acquistò a vil prezzo il naviglio e gli opifici. La marina assolutamente prussiana nacque dunque nel 1851. Le prestò qualche cura il principe Adalberto di Hohenzollern che aveva navigato su d'una fregata della regia marina sarda. Umili furono le geste della piccola squadra prussiana nel 1864. Onori e gloria sul mare toccarono presso Heligoland alla divisione austriaca capitanata da Guglielmo di Tegetthoff.

Nella state del 1870 Francia commise l'errore di spedire nel mare di Germania e nel Baltico due squadre di legni di grave mole e d'eccessiva pescagione, guidate singolarmente dal Bouët-Willaumez e dal Fourichon già noti ai lettori; a nulla approdarono. Il Bouët morì sulla

sua capitana, vuolsi minato dal cordoglio; e quando fu giuocoforza alla Francia richiamare indietro ambo le squadre e mandarne a rinforzo degli eserciti i marinari, questi chiarironsi pari all'uopo. La marina in quella circostanza provò che i suoi valorosi amiragli sapevano essere anche generali in campo. I vice amiragli Jaurès e Jaureguiberry comandarono due corpi d'esercito lungo la Loira. Il contramiraglio La Roncière le Noury distinse sè stesso e la marina nel servigio delle batterie dei forti staccati di Parigi. E quando poscia, a pace conclusa, una commissione parlamentare esaminò i conti ed i contratti e la gestione finanziaria di quella guerra lunga e difficile, il relatore ebbe a dire che, non solo la condotta militare della marina francese era stata specchiata, ma altresì la sua contabilità!

La Germania iniziò in quella occorrenza per la prima (e scientificamente) il servigio della difesa costiera. Poi, ancor essa riflettendo quanto le fosse necessaria l'armata, l'ha, tra il 1870 ed il 1894, creata ponendo a servizio del mare le solide qualità di ordine, di disciplina e l'amor dello studio che contradistinguono il temperamento teutonico. Ora veglia sulla marina germanica lo spirito audace e sagace di Guglielmo II, delle cose di mare cultore appassionato.

La campagna francese nel mare di Germania e nel Baltico, scarsa di resultati, fece supporre a parecchi osservatori superficiali che la marina fosse un ramo assai secondario delle forze d'uno Stato. Egli è certo che un fiorito e ben ordinato naviglio non aveva potuto offendere la costa nemica. Varî pubblicisti si valsero di cotale argomento specioso e credettero trovarne la riprova nella guerra tra Turchi e Russi (1877-1878) in cui i primi, apparentemente, non ebbero ad adoperare la bella squadra del Mar Nero. Si disse e si ripetè che poche barche a vapore guarnite di torpedini ad asta l'avevano tenuto in iscacco. Non intraprenderò la cronistoria navale di quella campagna e nemmeno la dimostrazione della falsità di quelle argomentazioni senza prima dir qualcosa intorno alla torpedine, la quale aveva frattanto molto progredito.

Ho narrato le genesi embrionale nel Baltico, l'anno 1855, della torpedine. Il celebre Maury la riduce più efficace durante la guerra americana in cui i marinarî delle due parti avversarie adoperano torpedini fisse e mobili. Le torpedini dei Confederati (a suo luogo l'ho detto) ebbero carattere specifico di roba imbastita con materie prime di qualità inferiore, il che non toglie però che, oltre a percuotere numerose vittime, ritardassero il compimento di parecchie mosse dei Federali. A guerra finita fu chiarito che, mentre la corazzata poteva con impunità relativa sfilare innanzi a forti e batterie, assai più arduo riuscivale il vincere ogniqualvolta o linee di torpedini o sbarramenti

scientificamente disposti fiancheggiavano le batterie stesse. La binazione razionale del cannone in terra e della mina subacquea in mare diventò il tipo della difesa costiera. L'austriaco barone d'Ebner coi suoi trovati dell'accensione, or elettrica, or per contatto, delle torpedini (dirò meglio, coll'applicare alle mine subacquee molte recenti invenzioni della fisica) ci allontanò da Fasana e Pola nel 1866. I suoi attrezzi, esposti a Parigi nel 1867, entrarono nel dominio pubblico. Era più che naturale la speculazione si rivolgesse verso la torpedine, e gli ufficiali d'ogni nazione cercassero per via d'esperimenti il modo di offendere la nave mediante mine tanto fisse che mobili. Prima riforma fu l'ingrossarne il volume; ed ecco nel 1868 e negli anni successivi comparire i ginnoti caricati di *duecento*, di *cinquecento* e fino di *mille libbre* di polvere. Ma ben presto alla polvere pirica cercaronsi succedanei; ed incominciò quello studio degli esplodenti per cui penetrarono nella pratica militare il fulmicotone, il fulmicotone compresso la dinamite, la gloxilina, e molti altri ancora, coi quali si caricarono mine fisse (cioè ginnoti) che, a seconda dei casi o della natura del luogo furono, or disposti sul fondo medesimo, or tenuti sospesi a mezz'acqua. Si studiò poscia il modo di mandare a distanza contro la carena della nave una mina: e l'inglese Whitehead meccanico in Fiume ed il barone Luppis ufficiale austriaco inventarono il *siluro* o mina semovente, la quale nella sua parte anteriore contiene la mina, nella posteriore il meccanismo propulsore. Il siluro si lancia sul nemico per tubi speciali praticati nel fianco o nella prora della nave. Tralascio di parlare della *torpedine di rimorchio* inventata dal comandante Harvey la quale ebbe corta vita, laddove la torpedine Whitehead-Luppis, migliorata sempre dall'inventore e dai Governi che l'acquistarono, fu adottata da tutte le nazioni salvochè, per qualche anno, dalla Turchia e dagli Stati Uniti.

L'avvento del ginnoto e del siluro fece supporre ai pubblicisti che la nave fosse ormai doma; ma come alla maggior penetrazione dei proiettili era stato riparo *quasi* efficace, il maggiore spessore della corazza alle navi, così la torpedine incontrò nella costruzione cellulare e nello scompartimento dell'interno scafo in sezioni stagne l'ostacolo. Ecco lo sbocciare della riforma dell'architettura navale, resa agevole quando, per i progressi dell'architettura stessa, il legno di quercia uscì dal novero dei materiali consueti e fu surrogato successivamente dal ferro e dall'acciaio tirato in lamiere.

Or dunque nella guerra tra Turchi e Russi comparirono insieme la nave modernissima e l'arme modernissima, intendo cioè il *lancia siluri* ed il *siluro*.

Il lancia siluri si può definire una nave sottile, bassa dall'acqua, velocissima; buona perciò alle sorprese e tale da poter avvicinarsi al

nemico, scoccargli addosso il siluro ed allontanarsene, comprando la relativa impunità per mezzo della esiguità del bersaglio che presenta e della velocità che l'anima. La barca a vapore colla quale Cushing distrusse l'*Albemarle* non fu dunque propriamente parlando un lancia siluri; essa fu una *barca porta torpedine*. Nella guerra turco-russa scendono insieme in campo il tipo americano della barca porta torpedine ed il lancia siluri propriamente detto. Necessità è madre alle invenzioni. Appunto per pararsi contro la velocità del lancia siluri una folla di studiosi applicarono all'arte navale le numerose risorse della moderna meccanica. S'iniziò dunque il periodo nel quale dimandarono diritto di cittadinanza a bordo le mitragliere, i cannoni rivoltella ed altri cannoni meccanici a getto continuo, capaci di cuoprire le acque circostanti alla nave con una grandine di ferro e d'acciaio. Ciò posto, vo in Mar Nero.

III. — Il sultano Abd-ul-Azis ebbe la mania di possedere bellissima armata. Mercè sua l'arsenale di Topkané diventò uno tra i primari. Le navi che non costruì in casa comperò sul mercato inglese; spedì in Occidente i giovani ufficiali a studiare gli ordinamenti marittimi britannici e francesi; a capo di questa sua marina ebbe sempre ufficiali generali inglesi che — cito la frase dell'amiraglio Hobart Bascià — ebbero a comandare il personale più maneggievole di questo mondo, i *Turchi essendo valorosi come leoni e docili siccome agnelli.* La Russia, cui il trattato di Parigi proibiva l'armare in Mar Nero, ruppe come tutti sanno nel 1871 la clausola fastidiosa del patto; ma in sei anni non si crea naviglio moderno; e, quando scoppiò la guerra, i Russi erano lungi dal rassegnare forze adeguate a combattere le belle e veloci corazzate turche. Essi ricorsero dunque alla torpedine ed al siluro, sole armi disponibili.

Le forze navali turche consistevano in monitors di poca pescagione buoni a perlustrare il basso Danubio e ad impedire ai Russi il passo del fiume, ed in corazzate a batteria eccellenti per tenere il mare, scortare convogli e serbare aperte le comunicazioni tra le regioni lontane dell'impero ed il doppio scacchiere strategico in Europa ed in Asia. Egli è perciò che lo stato maggiore generale osmano dispose le navi, a seconda dei tipi, lungo il corso del Danubio, e presso alla sua bocca di Sulinà, e nel porto di Batum. I Russi, appo i quali la torpedine era nota già da lungo tempo, ne avevano accuratamente studiato i miglioramenti; ed uno stuolo di ufficiali di mare ogni anno seguiva un vero corso scientifico di tattica torpediniera. Allo scoppio della guerra la Russia era dunque preparata tanto alla difesa de' suoi porti sul Mar Nero e nel Baltico mediante ginnoti, quanto all'offesa delle navi turche con torpedini ad asta e siluri. I Turchi invece si erano con-

tentati di torpedini difensive le quali, con lodevole preveggenza, avevano opportunamente collocato nei pressi di Batum, nella baia della Suda, alla bocca di Sulinà e (quello che sembrerà ancor più meraviglioso) nel Bosforo e nei Dardanelli a malgrado della rapida corrente, serio ostacolo all'affondamento delle mine. I loro ginnoti furono caricati di 500 libbre di polvere che accendevasi elettricamente da terra mediante l'osservazione della camera oscura. Tutto compreso, però, i Turchi erano altrettanto superiori ai Russi per navi, quanto inferiori per torpedini.

La prima prova dei Russi porta la data della notte sopra il 13 maggio 1877. Una divisione di corazzate e di trasporti turchi stava ancorata a Batum; non aveva preso veruna misura di precauzione, di guisa che il piroscafo mercantile *Granduca Costantino* della compagnia postale di Odessa potè inosservato trarre seco presso alla bocca del porto una squadretta composta delle barche torpediniere *Tchesmè, Sinope, Navarino* e *Soukoumkaleh.* Il luogotenente Makaroff, capitano del *Granduca Costantino,* giunto a circa sette miglia dal porto di Batum, lasciò il comando al suo secondo, tolse quello di una delle barche e, seguìto dalle altre, penetrò in porto. La *Tchesmè* comandata dal tenente Zatzarenniy, riuscì a percuotere con la sua torpedine ad asta la poppa di un grosso trasporto turco; ma la mina non s'accese, i Turchi diedero l'allarme, la squadretta sgattaiolò nelle tenebre e raggiunse al largo il *Granduca Costantino.* Lo scacco fu cagionato da mancanza di savia direzione nell'assalto perchè la barca *Tchesmè* procedè intempestivamente, senza curare se le altre la seguissero; laonde indinnanzi i Turchi in Mar Nero si posero in guardia e praticarono vigilanza continua.

Non così dentro il Danubio. A circa otto miglia da Braila giace lungo la sponda meridionale del gran fiume la borgata di Matchin. Il comandante supremo dell'esercito turco vi aveva stabilito i due monitors *Feth-ul-Islam* e *Duba Saife* ed il vaporino *Kilidj Ali.* I luogotenenti di vascello russi Dubasoff colla barca *Tsarevitch* e Chestakoff colla *Xenie* ed i guardia-marina Persine colla *Djiguite* e Bali colla *Tsarewna* furono spediti all'assalto di quelle navi. In tutto 46 uomini. Piovosa la notte, ma la luna alta. Se l'una circostanza ai Russi favorevole, l'altra no; l'intenso gracidare delle rane nei paludi danubiani servì di schermo a quegli audaci, perchè tale da soffocare il rumore delle macchine. Le 4 barche lasciarono Braila al tocco dopo la mezzanotte del 26 maggio e si avanzarono in doppia colonna su per la riviera, le cui acque fluivano altissime e correnti cinque miglia all'ora all'incirca. Il *Duba Saife* aveva inviato in perlustrazione una lancia a remi a circa mezzo chilometro fuori. Fosse codardia dell'ufficiale che la comandava, o sonno

il sorprendesse, sta che non diè l'allarme; e lasciò passare la squadretta la quale a circa venti metri fu scorta dalle sentinelle di bordo che diedero il *chi va là*. Dubasoff era capo fila. Non rispose verbo; intrepido procedè sotto il fuoco di moschetteria degli uomini del monitor a piantargli l'asta della torpedine sotto il piano a sinistra dalla banda di poppa. L'esplosione ebbe luogo; però siccome il monitor non colava a fondo, Chestakoff ne completò la distruzione con un'altra torpedine sotto la prora. I Russi non subirono perdite di persone, ma la barca *Djiguite* dovette poi andare in riparazione. Non vi sono parole sufficientemente lodevoli per l'ardimento di Chestakoff e di Dubasoff. Questi commise però un errore di metodo col tenere in riserva due barche e coll'assaltare un solo dei monitors. In buona regola una barca in riserva bastava.

Nel giugno alla bocca di Sulinà erano ancorate le 3 corazzate *Fetih Bulend, Moocardevmikhair* e *Idglalieh.* I Russi meditarono distruggerle; e fornitisi di due vere torpediniere (la *Numero 1* e la *Numero 2)* armarono una squadretta composta così: *Numero 1,* luogotenente Poutschin; *Numero 2,* luogotenente Rojdeskevensky; *Tchesmè,* luogotenente Zatzarenniy, *Sinope, Navarino* e *Sonkoumkalè.* Salvo la *Tchesmè,* la quale aveva una torpedine da rimorchio, le altre barche erano armate di torpedini ad asta. I vapori *Granduca Costantino* e *Vladimir* scortarono la squadretta. Rimarco che i Turchi, malgrado l'accaduto, ancor si premunissero poco; tutte le preveggenze consistevano nel piccolo rimorchiatore *Kartal* in crociera poco lungi dal porto, e nelle lance delle navi che facevan la ronda. La divisione turca non aveva dunque giudicato opportuno nè il distendere sbarramenti, nè tampoco circondare le navi con quelle reti metalliche, allora già in uso, e chiamate volgarmente *crinoline.*

Nella notte sopra il 10 di giugno, profittando delle tenebre, le torpediniere *Numero 1* e *Numero 2* poterono giungere a circa venti metri dell'*Idglalieh.* Furono ricevute a cannonate ed a schioppettate, e la torpedine di Poutschin scoppiò senza recar danno alla fregata. I Turchi asserirono di aver affondato col cannone la *Numero 1.* Poutschin disse averla colata egli stesso perchè l'elica non ne agiva più. È noto che Poutschin e quattro compagni furono pescati in mare qualche ora dopo dalle lance della squadra, e (ciò che testimonia in favore della mitezza degli Osmani d'oggidì) trattati con riguardo ed onoranza. La *Numero 2* fu anch'essa guasta, se per l'esplosione fuori tempo della propria torpedine o per tiro del nemico, precisamente non è noto; andò a sbattere contro la calata di Sulinà. La seconda divisione di barche, che era in riserva, stimò opportuno tornare fuori a ricercare la protezione del *Granduca Costantino.* I Turchi ebbero torto

di non perseguitare i nemici che si ritiravano, e di accontentarsi del mediocre trionfo di aver respinto un assalto che ben può dirsi eroico.

Dieci giorni di poi i Russi tentarono (ma questa volta con una sola barca) di sorprendere un monitor ancorato a Routschouk. Una torpediniera Thornycroft, comandata dal luogotenente di vascello Skrydloff fu spedita a quell'uopo. Compagno al capitano era il famoso pittore Veretchaguine. Appena la *Choutka* (tal'era il nome della torpediniera) fu in vista, il monitor le fece addosso un fuoco tanto efficace che il capitano ed il pittore furono gravemente feriti e la torpediniera tornò indietro. Questo assalto fu tentato in pieno giorno. Il 30 di giugno alla bocca del fiume Aluta, affluente del Danubio, una divisione di torpediniere (anche questa volta in pieno giorno) volle affondare un altro monitor che si difese fieramente, infliggendo perdite gravi alla divisioncella.

Il sesto assalto colle torpediniere ebbe luogo nella notte sopra il 24 agosto contro la corazzata *Assari Shefket* ancorata a Soukoum-Kalè. Gli assalitori erano 4 e l'ecclisse della luna favorì l'impresa, la quale purtuttavia non riuscì, perchè i Turchi ormai erano divenuti vigilantissimi. Sinquì, salvo un caso di torpedine di rimorchio, le mine usate dai Russi erano state quelle ad asta; indinnanzi adoperarono i siluri Whitehead. Nella notte sopra il 28 dicembre tentarono con 4 barche guidate dallo Zatzarenniy distruggere la squadra corazzata di Hobart Bascià ancorata a Batoum. Quantunque i Moscoviti vi mostrassero la consueta audacia, essa s'infranse contro le misure di precauzione prese dall'amiraglio turco. Un siluro fu ritrovato la dimane arenato nella spiaggia, i varî altri sparati nulla fecero, quantunque i Russi riuscissero a sforzare lo sbarramento disposto opportunamente da Hobart. Infine nella notte tra il 25 e il 26 gennaio del 1878 arrise ancora la vittoria ai capitani delle due barche torpediniere *Sinope* e *Tchesmè*. Mentre si dirigevano alla volta di Batoum, usciva fuori dal porto un vapore guarda-coste il quale ricevette in pieno fianco i due siluri e rapidamente affondò.

Tutto ponderato, i fasti del siluro, nè furono numerosi, nè influirono sulle sorti della campagna; perchè non impedirono ai Turchi di governare il Mar Nero; e nemmeno all'armata turca di prestare all'esercito ogni aiuto. Bramo qui ricordare che essa imbarcò sulla costiera d'Albania 40 mila uomini capitanati da Suleyman Bascià e li trasse attorno alla penisola Ellenica sino al Mar Nero, d'ond'egli marciò alla difesa del passo di Schipka; e la squadra stessa condusse Osman Bascià a Varna d'onde corse a trincerarsi a Plewna. Per la squadra Dervish Bascià ricevette munizioni e rinforzi coi quali respingere l'avanzarsi dei Russi nell'Armenia. Per conseguenza l'armata servì ad allacciare

gli eserciti campeggianti in Europa ed in Asia. Credo fermamente che la conservazione del dominio turco in Europa si debba ricercare nella condotta delle forze navali dell'impero durante l'ultima guerra. E ne ho una prova riguardando al lavoro marittimo attuale ed intenso dei Russi in Mar Nero, ove tutto ordinano acciò novella campagna li ritrovi robusti e numerosi.

Dalla guerra turco-russa scaturirono svariate e numerose le conseguenze d'indole marittima. Tutti gli Stati europei moltiplicarono le torpediniere, di cui Thornycroft e Yarrow furono principali fornitori. I cannoni meccanici a tiro rapido o continuo, intesi a prevenir l'avanzarsi delle torpediniere, furono accolti a bordo; ed i fianchi delle navi si guarnirono di reti metalliche per schermire le carene dallo scoppio del siluro: le macchine motrici delle torpediniere si modificarono all'uopo di procurare migliore, silenzioso e più sostenuto cammino. Infine entrò nel novero delle navi da guerra *la nave appoggio delle torpediniere,* scorta necessaria alle squadrette. Già durante l'assedio di Parigi i proiettori di luce elettrica avevan fatto buona prova per illuminare il settore battuto dai forti. Per schermirsi dal siluro anche le navi adoperarono dunque i proiettori. Così nella storia delle armi ogni ritrovato ne trae seco per conseguenza uno novello: e nella lotta tra offesa e difesa si erge padrona assoluta la industria, la quale ogni dì più giganteggia; e ben si può dire che le marine le sono ancelle e tributarie, chiedendole la corazza che riveste il fianco alle navi, i cannoni d'ogni maniera che li guarniscono, le macchine motrici ed i numerosi e piccoli congegni meccanici che hanno omai surrogato a bordo la forza muscolare degli antichi marinari.

IV. — Or vo a trattare di guerra combattuta nel Pacifico tra le repubbliche rivali del Cile e del Perù, la quale se non primeggia per numero di navi, appare istruttiva quanto mai per l'impiego delle medesime.

La guerra franco-prussiana in cui la Germania per mezzo delle torpedini fisse erasi difesa senza offendere, e la guerra russo-turca nella quale la Russia colle torpedini mobili aveva offeso senza ottenerne ampiezza di resultati, provano quanto erronea sia l'asserzione che la minia subacquea abbia balzato di seggio la nave. Le vicende della guerra fra Cileni e Peruani di cui vo ad intessere la cronistoria mi procurano testimonianza che, senza mai usar le torpedini ed adoprando solamente la nave, la marina reca vantaggi vistosissimi a chi se ne sappia valere.

Il Cile ed il Perù, che nel 1879 e nel 1880 combatterono guerra di mare, non sono agli occhi dello storico quelle provincie ribelli alla Spagna del primo quarto del secolo attuale: nè tampoco le repubbliche

· LA BATTAGLIA ·
di
ALESSANDRIA
Inflexible
Alexandra
2ª Posizione
Sultan
Superb
Forte Pharos
Piccolo Far
NUOVO PORTO
Cygnet
Alexandra
Bittern
Sultan
Superb
1ª Posizione
Faro
VECCHIO PORTO
Inflexible
Diga
Porto Eunostos
Faro
Scalo
della ferrovia
Fortino
Ferrovia del Cairo
Temeraire
Condor
Bittern
Beacon
Cygnet
2ª Posizione
Condor
1ª Posizione
Monarch
Invincible
Penelope
Forte Max
Caserma
Porto Francese
I. del Marabou
Forte Adjemi
Lago Mareotide
Scala
V.T.

tra il 1865 ed il 1866 collegate contro gli Spagnuoli. Nel tempo di cui ora tratto la costa del Perù già si estende dal 5° al 21° grado di latitudine meridionale; d'onde sino al 24° giace la costa della Bolivia; e dal 25° sino al 44° quella del Cile propriamente detto. Un così vasto sviluppo di coste chiede naviglio che nessuna delle tre repubbliche possedeva. La Bolivia non aveva nemmeno una nave. Per cui impossibile il blocco, poco probabili le battaglie campali. In siffatto scacchiere strategico convenientissima la guerra di sorprese e di corsa.

I Cileni possedevano due belle corazzate a batteria laterale, la *Blanco Encalada* e la *Cochrane*, le tre corvette ad elica *Magallanes, O' Higgins* ed *Esmeralda* e le due cannoniere *Covadonga* e *Loa*. I Peruani, l'*Huascar*, ariete corazzato a torri, l'*Independencia* costrutta sul tipo delle avversarie *Blanco* e *Cochrane*, la corvetta rapida *Union*, l'altra minore *Pilcomayo*, il monitor *Manco Capac* e la fregata in legno *Amazonas*.

La squadra cilena fu affidata al contramiraglio Williams y Rebolledo il quale godeva bella fama per avere l'anno 1866 nella cattura della cannoniera *Covadonga* dimostrata perizia e conoscenza delle astuzie guerresche. Il contramiraglio Montero ebbe in comando le navi peruane; l'ariete *Huascar* fu affidato al capitano Michele Grau, ufficiale pregiato. Nel maggio del 1879 fu comandato al Williams di bloccare il porto d'Iquique dove concentravansi le forze nemiche. Il blocco con forze insufficienti è sempre cagione di false mosse, ed in guerra desse si scontano. La corvetta *Esmeralda* e la *Covadonga* intente al blocco del Porto, questa sotto vapore, quella all'ancora, furono agevolmente sorprese dall'*Huascar* e dall'*Independencia* che inosservate erano uscite dal porto d'Arica. La *Esmeralda* aveva preso a bordo l'estremità del cavo elettrico sottomarino il quale collega i porti della costiera; questa la ragione del suo sorgere sull'ancora. L'*Huascar* la investì in pieno e la colò a fondo. Quanto alla *Covadonga*, per resistere alla *Independencia*, navigò in acque basse sperando così di compromettere l'avversaria a seguirla. Lo strattagemma riuscì; l'*Independencia* non ristette guari senza investire; e la *Covadonga*, postasi nell'angolo morto del fuoco nemico, la potè a suo agio bersagliare di proiettili perforanti. È questo un esempio imitabile di quanto in circostanze speciali favorevoli possa una piccola nave, ancorchè in legno, contro una corazzata; è anche una lezione circa il pericolo incombente alle navi di pescagione eccessiva. Il Grau, disperando di salvare l'*Independencia*, ne ordinò l'incendio. Reduce a Callao gli parve avere col suo *Huascar* e colla corvetta in legno *Union*, navi ambedue dotate di spaziosi carbonili, i mezzi in mano per fare guerra alla spicciolata. N'ebbe licenza dal governo. Ed eccolo infatti uscire con le due navi, cor-

rere il mare nella speranza di sorprendere qualche trasporto cileno cui, per la scarsità del suo naviglio, Williams non poteva fornire scorta. Difatti le due navi scontratesi presso Antofogasta col grosso trasporto *Rimac* lo catturarono a salva mano; per il che Grau fu promosso a contramiraglio. Pochi giorni dopo la cattura del *Rimac* egli sferrò da Arica per Antofogasta; vi trovò 2 corvette in legno appoggiate ad una batteria; gagliardamente le assalì danneggiandole assai; ma la presenza al largo ed in vista della *Blanco Encalada* lo consigliò ad abbandonare le corvette, a correre incontro alla corazzata, a scambiar cannonate secolei, ed a navigare poi verso casa. Le geste andate a seconda lo spinsero, qualche giorno dopo, a tentare la distruzione della squadra che bloccava Iquique. Navigò notturno, penetrò in porto, ridusse la corvetta *O'Higgins* ad arrendersi: già stava per impossessarsene, quando gli giunsero addosso la *Blanco Encalada* e la *Cochrane*. Questa impresa Grau ardì tentarla col solo *Huascar*. Sfuggito alla speronata del *Cochrane*, ripigliò la via d'Arica. Tale il sommario dell'opera dell'ariete *Huascar* nello scorcio del settembre; assai vistoso invero quando si rifletta che egli di rado aveva notizie certe del nemico; perchè ai capitani dei postali inglesi percorrenti la costa era ingiunto non fornirne di verun genere ai belligeranti. Lo stato maggiore peruano insistè allora perchè l'*Huascar* di conserva colla *Union* tentasse qualche scorribanda nei porti cileni e, catturatevi le navi mercantili, le spedisse al Callao. Grau oppose buone ragioni tecniche; principale la sporcizia di carena dell'*Huascar* il cui cammino or non superava i dieci nodi. Intanto il non esservi esploratori nei due campi produsse il solito malanno. Addì 30 settembre l'*Huascar* e la *Union* salpano da Callao scortando il *Rimac* carico di fornimenti militari per Iquique; dopo che li ha sbarcati lo scortano ancora per 30 miglia e tirano poscia al largo; ed indi atterrano alla punta Gruesa dove l'*Independencia* era stata incendiata; poscia discendono la costa sino al porto cileno di San Blas, visitano Coquimbo senza esserne dalla guarnigione molestati, ancorano alla Caldera e vi si riforniscono di carbone tolto al nemico ; ed infine rimettono la prua a tramontana non avendo potuto racimolare informazioni di sorta intorno alle mosse della squadra avversaria.

Nel frattempo i Cileni erano andati un po' alla cieca a ricercare Grau. La dimane della costui partenza da Arica, l'amiraglio cileno vi aveva dato fondo, ma invece d'incontrarvi le navi di Grau aveva visto ancorati sotto le batterie il monitor *Manco-Capac* e la corvetta *Pilcomayo:* Ebbe sentore allora della corsa verso mezzogiorno del peruano e si dispose a difendere i porti minacciati. Spartì la squadra in due gruppi; l'uno dei lenti camminatori, cioè della corazzata *Blanco Encalada*, della

corvetta *Covadonga* e del piroscafo mercantile armato in guerra *Matias Cousino;* l'altro, delle navi rapide *Cochrane, O'Higgins* e del vapore mercantile *Loa.*

Lungo la costa di Bolivia (che intercede tra la cilena e la peruana) giace il porto di Mejillones a tramontana della punta di Los Tetos, a mezzogiorno della quale apresi la rada d'Antofogasta. L'amiraglio cileno saviamente pensò che Grau sarebbe tornato a visitare Antofogasta e gli preparò un agguato. Addì 7 di ottobre salpò da Mejillones. La prima divisione (quella di poco cammino) ebbe ordine di governare verso mezzogiorno; la seconda di tenersi ad una quarantina di miglia di distanza dalla prima, ambedue sorvegliando la costa ed il largo. Mejillones ed Antofogasta venivano così ad essere guardate; e siccome Grau avrebbe atterrato nell'uno o nell'altro porto, certo avrebbe avuto una divisione a fronte; e dopo qualche ora la compagna alle spalle. La notte sopra l'8 del mese di ottobre 1879 l'*Huascar* e la *Union* che erano al traverso di Los Tetos misero la prora per Antofogasta; la *Union* coll'ordine di stare però in vedetta mentre l'*Huascar* sarebbe penetrato nel porto; ed ecco come, per non aver esploratori, il prode e scaltro marinaro commise inevitabile temerità. In quell'istante (era notte piena) a mezzogiorno del porto giaceva la prima divisione cilena, a tramontana la seconda ed egli l'ignorava. Verso le 3 del mattino l'*Huascar* uscì da Antofogasta deserta di navi; tosto la *Union* gli segnalò roba sospetta da mezzogiorno. Grau segnalò a sua volta: « *Andate a riconoscerle* » e governò verso il largo, cioè per ponente. Un'ora dopo le navi cilene a mezza macchina correvano verso tramontana stringendo la costa per modo da obbligare i Peruani ad uscire al largo e correr nell'acque ove l'altra divisione era in crociera, cioè (come ho detto) più a settentrione. Grau che non ne sospettava menomamente la presenza, o perchè stimasse timorosi gli avversari in vista, o perchè facesse a fidanza con la costoro lentezza, rallentò le macchine allo scopo di farsi raggiungere e combattere. Ma alle 5 e 30 minuti avvistò per maestrale la seconda divisione. Or la battaglia facevasi inevitabile ed ogni ritirata era chiusa. Grau forzò allora la macchina e segnalò alla *Union* di occuparsi dell'*O'Higgins* e del *Loa* mentre egli avrebbe combattuto la sola *Cochrane.* Ed alle 9 e 30 aprì il fuoco. La *Cochrane,* che mirava a combattere a tiro corto, per allora non rispose; ad altri colpi dell'*Huascar,* che penetrarono in piena corazza, replicò senza resultato; ma sfilando dietro la poppa dell'avversario, gli smantellò la torre di comando con tiro convergente seppellendovi Grau sotto le rovine. Altro colpo ben assestato uccise Elias Aguirre, secondo dell'*Huascar,* il cui posto fu tolto dal capo di stato maggiore Carvajal. Questi allora si trovò ai fianchi due avversari, perchè la *Blanco* era giunta a tiro, e

l'ariete combattè ancora per qualche minuto contro ambo le corazzate, una dal fianco destro, l'altra dal sinistro. Alle 11 ammainò bandiera; aveva perduto gran parte dello stato maggiore, rimanevangli un solo cannone sul ponte e la mitragliera della coffa in condizione di far fuoco. Il fatto d'armi durò novanta minuti. I Cileni, mirando a catturare l'*Huascar*, non usarono armi che ne compromettessero la sorte, perciò nè sprone, nè siluri. Colle grosse artiglierie demolirono la torre di comando, il castello di prora e la torre girevole dei cannoni poppieri; coi cannoni Nordenfelt e le carabine ne spazzarono la coperta. Egli è per questo che il fatto d'armi ha un valore intrinseco d'insegnamento, provando quanto erroneamente si era scritto su per le stampe, cioè che la cattura d'una nave colle armi moderne era per cagione dell'armi stesse doventata impossibile. I Cileni, usando con maestria e con intelligenza le varie armi onde una nave è fornita, provarono che si può a propria voglia distruggere o catturare un nemico in certi casi specifici. La vittoria di Mejillones assicurò ai Cileni l'assoluta padronanza del mare ed agevolò le mosse degli eserciti invasori del Perù.

V. — Durante la lunga guerra americana, e nel duello delle navi spagnuole contro le batterie del Callao, e nella campagna nostra in Adriatico, e nella guerra dei collegati contro il Paraguay niuna piastra di corazza era stata perforata dai proiettili: parecchie, contuse; procacciando casi di morte o di ferite a coloro che vi stavano dietro a riparo. Il massimo cannone americano aveva avuto i seguenti caratteri.

Diametro alla bocca	millimetri 381
Anima	liscia
Metallo	ghisa
Peso del cannone	chil. 19.500
Velocità iniziale	metri 487
Corazza perforabile a bruciapelo . .	millimetri 246
Massima carica	chil. 45
Peso del proiettile perforante . . .	chil. 160

Fu arma efficace, ma già di poco agevole maneggio a cagione del suo peso, ed atta a collocarsi dentro torre, non certo a murata lungo il fianco.

Noi adoperammo a Lissa nelle torri dell'*Affondatore* i cannoni Armstrong detti allora da 300; eccone i caratteri.

Diametro alla bocca	millimetri 228
Anima	rigata
Metallo	ferro ed acciaio
Peso del cannone	chil. 12.800
Velocità iniziale	metri 438
Corazza perforabile a bruciapelo . .	millimetri 279
Massima carica	chil. 23
Peso del proiettile perforante . . .	chil. 115

A bordo al *Re di Portogallo*, alla *Varese* ed alla *Palestro* avevamo in batteria lungo il fianco i cannoni detti da 150 fornitici dalla casa Armstrong: erano del calibro di 203 m/m. e pesavano 9150 chilogrammi. Quando ogni marina giudicò necessario fornirsi di bocche da fuoco che perforassero a giusta distanza le corazze (il cui spessore continuamente aumentava), il guadagno di pochi millimetri nel diametro alla bocca e di qualche metro nella velocità iniziale convenne pagarlo con aumentare fuor di proporzione il peso delle bocche da fuoco. Così per non citare che dati della nostra artiglieria, pressochè comuni all'altre tutte, pongo in forma tabellare le cifre che a quanto ho esposto si riferiscono.

Anno	Calibro	Peso carica	Peso proiettile	Velocità iniz.	Peso bocca da fuoco
1866	mill. 203	chil. 16	chil. 78	m. 421	chil. 9.150
1866	„ 229	„ 23	„ 115	„ 438	„ 12.800
1876	„ 254	„ 35	„ 202	„ 420	„ 18.200
1879	„ 431	„ 300	„ 908	„ 574	„ 105.000

Per passare dunque del diametro di 203 millimetri a quello di 431 fu giuocoforza saltare da un cannone che pesava circa 9 tonnellate ad altro che ne pesasse 105. Le braccia umane non potevano corrispondere all'uopo, or che una carica saliva a pesare 300 chilogrammi, un proiettile ad una tonnellata. Come scovolare quelle immani bocche da fuoco e metterle in batteria e puntarle? Gli antichi sistemi meccanici basati sulla vigoria muscolare degli equipaggi non bastarono più e sorse, conseguenza naturale e logica, la *marina meccanica*, quella che oggidì domina giustamente dovunque. Per l'intervento di più larga applicazione della forza prodotta dal vapore, od indotta dall'elettricità, i lavori di forza — un tempo opera delle braccia — sono oggi affidati a macchine, la cui distruzione sotto l'impeto del fuoco nemico ridurrà la nave a mercè come un giorno lo spopolamento dei ponti per cagione di ferite.

A Lissa la carica del cannone da 40 era portata sotto braccio da un novizio nel porta cartoccio e pesava 4 chilogrammi; ed il porta cartoccio vuoto mandavasi giù in Santa Barbara lungo una manica di tela olona e lo si accompagnava gridando il titolo della nuova carica onde andava riempito. Ora i *montacariche* sono miracolo d'industria meccanica e portano il cartoccio di saia bianca ed il proiettile a livello della bocca, oppur della culatta, del pezzo.

Ma non solo alle braccia dell'uomo è stato in questo novissimo periodo marittimo sostituita la macchina: chè una moltitudine di stromenti agevola l'opera militare. Coi *telemetri* il comandante misura la distanza tra la bocca de' suoi cannoni e quella del nemico. Cogli apparecchi elettrici d'accensione li spara. Là dove 10 uomini muovevano

la ruota del timone basta un ufficiale. I segnali notturni a grandi distanze sono agevoli quanto i diurni a breve. Questi si fanno mediante l'applicazione del sillabario Morse alla normale agitazione d'una bandiera: quelli proiettando sul cielo i lampi lunghi o brevi della luce che i riflettori elettrici irradiano. Su navi che dislocano 15 mila tonnellate il comandante, dalla sua torre di governo, comunica i più svariati ordini con qualsivoglia delle provincie della nave per via di telefoni o per via della mutazione di colore di certi diaframmi. Codesta marina meccanica ha già fatto le sue prove; conta già allori raccolti in Egitto e nei mari della Cina.

VI. — Nella primavera e nella state del 1882 scoppiarono torbidi minacciosi in Egitto, a domare i quali il gabinetto inglese deputò la squadra del Mediterraneo composta delle navi seguenti: *Alexandra, Inflexible, Temeraire, Monarch, Sultan, Superb, Orion, Invincible, Minotaur, Northumberland, Agincourt, Achilles, Penelope, Inconstant, Carysfort, Tourmaline, Hecla, Thalia, Cygnet, Coquette, Condor, Decoy, Don, Beacon, Dee, Bittern, Ready, Cockatrice, Tamar, Supply, Chester, Iris, Salamis, Hélicon.* Tutte codeste navi di tipo vario, ma moderno, furono scalonate nei porti di Malta, Cipro, Suez, Porto Said, Ismailia ed Alessandria. Le governava l'amiraglio Sir Beauchamp Seymour che, a cose ultimate, fu esaltato alla dignità di lord sotto il predicato di Alcester. Gli si unirono la squadra della Manica del vice amiraglio Dowel e la divisione del contramiraglio Hewett composta delle navi *Ruby, Dragon, Eclipse, Mosquito* e *Seagull.* Sulla *Penelope* alzò l'insegna il contramiraglio Hoskins.

Ad Alessandria sin dal principio degli eventi erano andate ad ancorare le navi seguenti, che sole pigliarono parte alla battaglia d'Alessandria chiamata sempre *bombardamento,* quantunque codesta dizione sia impropria. Ecco nome ed armamento delle navi.

Nome della nave	Cannoni										Grossezza massima della corazza in pollici	Pescagione in piedi	Tonnellaggio	Equipaggio
	80 tonnell. 16 pollici	25 tonnell. 12 pollici	25 tonnell. 11 pollici	18 tonnell. 10 pollici	12 tonnell. 9 pollici	9 tonnell. 8 pollici	90 cwt. 7 pollici	64 libbre	40 libbre Armstrong	20 libbre				
Inflexible (nave a torre)	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24 a 16	25 1/2	11.880	484
Monarch („ „)	—	—	4	—	—	—	3	—	—	—	10 a 8	26 1/2	8.320	515
Temeraire (in barbetta)	—	4	—	4	—	—	—	—	—	—	11 a 8	27	8.540	534
Alexandra	—	2	—	10	—	—	—	—	—	—	12 a 8	26 1/2	9.290	674
Sultan	—	—	—	8	4	—	—	—	—	—	9 a 6	27 1/2	9.290	400
Invincible	—	—	—	—	10	—	—	—	4	—	8 a 6	23	6.010	450
Superb	—	—	—	12	—	—	4	—	—	—	12	25 1/2	9.170	620
Penelope.	—	—	—	—	—	8	—	—	3	—	6 a 5	17 1/3	4.470	233
Condor	—	—	—	—	—	—	1	2	—	—	cannoniera non coraz.	—	780	104
Bittern	—	—	—	—	—	—	1	—	2	—	id.	—	805	90
Beacon	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	id.	—	603	90
Decoy.	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	id.	—	480	59
Cygnet	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	id.	—	455	50
Totale . .	4	6	4	34	14	8	9	8	9	6	. . . .	. .	. .	4.303

CARATTERI DELLE BOCCHE DA FUOCO.

Genere dei cannoni	Proietti					Carica del cannone			Velocità iniziale		Energia alla bocca		Penetrazione nel ferro	
	Peso totale			Peso delle cariche di scoppio										
	ghisa indurita	comune	Shrapnel	granate perforanti	granate comuni	per proietti d'acciaio e di ghisa indurita	per granate comuni	comuni	proietto di ghisa indurita	granate comuni	proietto di ghisa indurita	granata comune	a 500 yarde	a 1000 yarde
	Libb.	Libb.	Libb.	Libb.	Libb.	Libb.	Libb.	Libb.	Piedi	Piedi	Tonn. Piedi	Ton. Piedi	Poll.	Poll.
Woolwich ad avancar.* — Peso e calib. dei cannoni lancianti proietti perforanti: 16 pollici, 80 tonn. .	1.700	—	—	11.25	—	370	—	—	1.520	—	27.213	—	27.5	26.4
12 id. 25 id. .	600	497	497	6.9	37.7	85	67	55	1.180	—	7.030	—	13.9	18.1
11 id. 25 id. .	535	536	—	5.5	29.7	85	70	60	1.315	—	6.415	—	13.8	18.1
10 id. 18 id. .	400	398	404	4.5	20.25	70	60	44	1.364	—	5.160	—	12.7	12
9 id. 12 id. .	250	250	255	2.5	19	50	43	30	1.420	—	3.496	—	10.4	9.6
8 id. 9 id. .	180	182	180	2.5	14.5	35	30	20	1.413	—	2.492	—	9.8	9.5
7 id. 90 cwt. .	115	117	116	—	8.75	30	22	14	1.525	—	1.855	—	8.8	8.6
64 libbre, 64 cwt. granate.	—	64	66	—	7.2	—	10	10	—	1.383	—	848	—	—
Armstrong a retrocar. — Peso della granata: 40 libbre .	—	38	40	—	2.5	—	5	5	—	1.183	—	378	—	—
20 id. .	—	20.5	20	—	1.2	—	2.5	2.5	—	1.000	—	142	—	—

Oltre al sovraesposto armamento di cannoni, le navi inglesi avevano un discreto numero di mitragliere dei tipi Gatling e Nordenfelt.

Nel campo opposto gli Egiziani opponevano l'armamento di forti guarniti di cannoni di antico modello misti ad altri di nuovo; la distribuzione dei pezzi nei luoghi più importanti del fronte di mare è determinata dal prospetto seguente:

Nome del forte	10 pollici - rigato	9 pollici - rigato	8 pollici - rigato	7 pollici - rigato	15 pollici - liscio	10 pollici - liscio	9 pollici - liscio	8 pollici - liscio	6 pollici - liscio	13 pollici - mortaio	11 pollici - mortaio
Ras-el-Tin	1	4	2	1	5	3	2	—	22	6	—
Ada.	1	3	1	—	—	13	—	—	—	8	—
Pharos	1	3	2	—	—	—	—	4	39 (1)	6 (2)	—
Mex (1).	1	1	3	—	2	4	—	—	5	3	3
Marabut	1	2	—	—	—	—	—	—	30	5	—
Totale. .	5	13	8	1	7	20	2	4	96	23	3

(1) Armamento del fronte a mare del forte Mex propriamente detto.
(2) I mortai e 14 cannoni da 8 pollici erano montati in barbetta; gli altri 25 cannoni da 8 pollici in casa matta.

L'intero armamento di tutte le opere di Alessandria fu complessivamente calcolato dal capitano Walford in 250 bocche da fuoco tra cannoni lisci e rigati, e mortai distribuiti in 11 opere di fortificazione.

Il forte Mex insieme alle batterie in terra che gli si stendevano a levante era armato con 31 cannoni, 4 dei quali di calibro rispettabile; tre altre opere in terra di minor importanza difendevano la costa sino al bacino interno del *porto vecchio* complessivamente armate con 25 cannoni, cosicchè l'entrata del porto era battuta da una linea armata di 56 cannoni; queste fortificazioni, specialmente il forte Mex, furono quelle che richiamarono l'attenzione degl'Inglesi prima della rottura delle ostilità; quando, cioè, fu imposta la sospensione degli armamenti; la quale intimazione non soddisfatta fu, come si sa, il pretesto della battaglia.

Il forte Marabut, situato più a ponente, non fu considerato di grande importanza perchè molto lungi dalla città; dietro ad esso era il forte Adjemi di cui l'armamento non fu accertato e che non prese parte all'azione; l'altro forte Mars-el-Kanat, situato tra Mex e Marabut, non era nemmeno occupato; ma ciò non toglie che non fosse gagliar-

damente bombardato. Armato era il forte Pharos, che situato sulla punta Eunostos, comanda il porto interno, batte lo specchio d'acqua fuori diga, e forma l'estremità di una linea di batterie da costa distendentesi fino alle vicinanze del forte Ada, la quale comprende il forte Ras-el-Tin ed il palazzo dello stesso nome; quelle batterie dette Ras-el-Tin portavano ciascuna 17 cannoni, di cui 4 di assai grosso calibro; finalmente sull'altro estremo della linea era montato su carretto Moncrieff un cannone Armstrong da 8 pollici. Più a levante ritrovavasi il forte Ada, e poi sull'estremità della penisola il forte Pharos che comanda l'entrata del *porto nuovo*. Stimavasi che questo forte, occupato da abili difensori, potesse essere formidabile contro le navi non corazzate perchè era armato con cannoni Armstrong molto simili a quelli portati dalla squadra inglese.

In quanto all'efficacia di codeste artiglierie può osservarsi che i proietti lanciati dai forti erano di ghisa indurita e perforanti, fusi secondo i più recenti sistemi. I cannoni da 18 tonnellate erano, è vero, capaci di perforare alla bocca 14 centimetri di ferro, ossia potenti, a tiro corto, contro alcune parti meno protette delle corazzate inglesi, ma assolutamente impotenti contro le corazze dell'*Inflexible;* di più codesti cannoni erano in scarso numero, nè poteva supporsi che le navi inglesi attaccherebbero a meno di 1000 metri, nè tampoco ammettere la sicurezza di un tiro normale; quindi le probabilità erano in favore della completa efficacia delle corazze contro il cannone da 10 pollici. I cannoni da 9 pollici non avevano che poche probabilità di penetrare nel corpo delle corazzate *Sultan, Invincible, Penelope;* tutti gli altri pezzi rigati di calibri minori e quelli ad anima liscia potevano *a priori* considerarsi impotenti a recar danni materiali alle navi corazzate, nè essi furono adoperati in modo da utilizzarne l'effetto nel miglior modo possibile.

I cannoni montati sulle batterie risultavano esposti ad essere smontati perchè non avevano un buon comando, nè erano efficaci contro le corazzate; essi erano manovrati da cannonieri inesperti e la loro scarsa elevazione rendeva inutile ogni sforzo mirante a danneggiare i ponti delle navi assalitrici.

Ciò premesso, ed aggiuntovi che Alessandria conteneva una guarnigione di circa 7 mila uomini, ecco quali istruzioni l'amiraglio Seymour diramò ai suoi capitani. Codeste testuali parole costituiscono il disegno di assalto.

« Le istruzioni dell'amiraglio definiscono che vi saranno due attacchi. Le navi *Invincible, Monarch, Penelope* attaccheranno dall'interno del porto, le altre navi dall'esterno. L'azione avrà principio al segnale. Le navi più prossime al forte Ada ed a grecale di esso lan-

ceranno granate sulle opere di terra. In caso di risposta per parte del forte, la squadra esterna deve distruggere le batterie di Ras-el-Tin, quindi, procedendo a levante, distruggerà i forti Pharos e Silsileh. L'*Inflexible* attaccherà i forti di Mex; le navi *Superb, Sultan, Alexandra,* batteranno di fianco le opere di Ras-el-Tin. Le *cannoniere* maggiori e minori si terranno fuori di tiro sino a che non si presenti occasione opportuna per attaccare ».

La cronaca dell'operazioni della squadra inglese è data con esattezza dal corrispondente del giornale *Standard,* ospite sulla nave ammiraglia *Invincible*. La tolgo di peso, valendomi della traduzione fattane dal sig. Barlocci nella *Rivista Marittima* (settembre 1882).

" Alle 9 di sera del lunedì 10 luglio l'*Invincible* e il *Monarch* si mossero lentamente verso il forte Meks. Alle 4 antimeridiane il vapore a bordo dell'*Invincible* avea raggiunto la pressione voluta, l'equipaggio era al posto di combattimento e gli uffiziali, dopo preso il caffè nella batteria, eransi recati ai posti rispettivamente assegnati.

" Tutti si mostravano soddisfatti che il lungo indugio fosse finito, rotto il parlamentare, e prossimo il momento di decidere la questione con la forza. La gente si teneva tranquilla al posto, come vuole la disciplina; ma l'eccitamento traspariva sui volti, e solo temevasi che all'ultimo istante il nemico sgombrasse i forti. Alle 4 e 30 le altre navi della squadra salparono e ricevettero l'ordine di prepararsi al combattimento. La nostra nave prese posizione insieme colla *Penelope* ed il *Monarch:* l'*Invincible* e la *Penelope,* navi a batteria sui fianchi, si prepararono per dar fondo, mentre il *Monarch,* nave a torri, i cui cannoni hanno un campo di tiro circolare, doveva combattere sotto vapore. Appena il giorno divenne più chiaro, scorgemmo da lungi l'*Alexandra,* il *Superb* e il *Sultan* allineati davanti ai forti Ada, Pharos e Ras-el-Tin, ch'esse dovevano ridurre al silenzio, mentre il *Temeraire* e l'*Inflexible* si avanzavano lentamente verso di noi per rafforzare lo attacco contro il forte Meks e le batterie contigue. Sulla spiaggia scorgevamo gli Egiziani intorno ai loro pezzi far gli apparecchi per combattere; la notizia della qual cosa, propalatasi a bordo, irradiò di contentezza tutti i volti, giacchè insino allora erasi temuto che essi non rispondessero al nostro fuoco; nel qual caso noi avremmo dovuto distruggere i forti senza incontrar resistenza.

" Appena l'*Helicon* si fu allontanato, portando via gli uffiziali turchi (i quali vollero constatare di aver procurato durante tutta la notte di consegnare una lettera all'amiraglio, e che questi aveva fatto loro rispondere essere passato il tempo delle trattative), l'*Invincible* dette fondo a 1300 *yarde* dalla spiaggia, pronto a combattere " picchiando e ripicchiando con le fiancate " alla maniera di Nelson.

" Alle 6 e 20 le navi della squadra alzarono il segnale di " *pronti* "; e alle 6 1/2 l'ordine di " *caricate i pezzi con granate ordinarie* " trasmesso tranquillamente dall'*Invincible,* fece brillare di gioia tutti i volti. Alle 7 fu segnalato all'*Alexandra* di aprire il fuoco con un colpo di cannone, ed alla detonazione di questo seguì un momento di silenzio pieno di ansietà, non sapendosi se gli Egiziani avrebbero risposto, oppure avrebbero sgombrato i forti. Il forte Ada stette muto, ma nelle batterie di contro a noi si scorgevano gli artiglieri caricare i cannoni; onde fummo certi che il nemico aveva deciso di combattere.

Allora fu ordinato di aprire il fuoco a volontà, e segnalato alla squadra di cominciare l'attacco su tutta la linea. Dal fianco dell'*Invincible*, armato con 5 pezzi da 9 pollici, partì tosto una salva assordante, nel tempo stesso che dall'alto tuonavano i suoi 10 cannoni Nordenfelt, detonazioni che ripetute da tutte le navi producevano uno strepito simile a quello d'un immenso rullar di tamburi. La nube di fumo innalzatasi di subito sul fianco della nostra nave c'impediva di scorgere l'effetto dei nostri proietti, ma salendo in alto si vide che essi aveano colpito troppo basso, laonde le mire furono portate dalle 1850 alle 1500 *yarde*.

" Allorchè tutte le navi ebbero aperto il fuoco, lo strepito divenne assordante, ma la barriera di fumo che si formò toglieva ogni vista.

" Il *Monarch* e la *Penelope* erano state collocate in guisa da agire molto da vicino; il rombo dei loro grossi cannoni, lo scrosciare delle mitragliere Gatling e Nordenfelt, e il sibilo dei razzi lanciati dal *Monarch*, insieme ai colpi dei nostri proprî pezzi, producevano uno strepito confusissimo, impossibile a descriversi. Ad ogni breve sosta si udiva il rumore delle scariche dell'altra divisione, onde si comprendeva che l'azione era energica su tutta la linea.

" Sino dal principio dell'attacco il densissimo fumo c'impediva di vedere alcunchè dell'effetto prodotto dai nostri colpi, e di ciò che stava facendo il nemico; laonde poco stante fu dato l'ordine di cessare il fuoco sinchè il fumo fosse spazzato via. Dal ponte non si poteva scorgere nulla, ma il guardiamarina Hardy, situato nella coffa dell'albero di maestra, segnalò la direzione del tiro delle nostre granate, il quale così diventò più preciso. Frattanto i tiri del nemico erano diventati più fitti e più rapidi, e prendevano principalmente di mira la *Penelope* e l'*Inflexible;* per la maggior parte erano palle piene. Venti minuti dopo tirato il primo colpo, i bracci dei pennoni del nostro trinchetto furono strappati via, e subito dopo un proiettile penetrava da prua, ed una scheggia feriva gravemente un fuochista. In quel punto parve che il nemico avesse rilevato con maggior precisione la distanza della nostra nave, e le palle e le granate cominciarono a grandinar più fitte tra gli alberi. Facendo un giro per la nave vidi gli uomini che manovravano i cannoni del ponte principale denudati sino alla cintola.

" Sul principio del combattimento supponevamo che le nostre cannoniere si sarebbero tenute fuori di tiro; ma ben presto vedemmo la *Cygnet* avanzarsi in guisa da poter far uso de' suoi pezzi; quindi il *Condor* si diresse verso ponente per attaccare il forte Marabut, il cui fuoco sostenne da solo per più di un'ora, sinchè la nave amiraglia segnalò al *Bittern* e al *Beacon* di recarsi a sostenere quella cannoniera. Sebbene il segnale fosse fatto soltanto alle dette due cannoniere, la *Decoy* credette di doversi recare colà anch'essa, e poco stante si aggiunse loro eziandio il *Cygnet*. Il *Condor* sino da principio s'era postato contro quel lato del forte che sta più vicino al porto, e per tal modo erasi sottratto al fuoco dei 12 pezzi di cui era armato il lato settentrionale, i quali non poterono essere portati in batteria contro la detta cannoniera prima che le altre ricevessero l'ordine di sostenerla.

" Il *Condor* non ha che 3 cannoni (2 da 64 libbre e uno Woolwich, rigato, da 7 poll.); il forte aveva almeno 4 grossissimi pezzi, coi quali molestava la *Penelope*, il *Monarch* e l'*Invincible*. Avvicinandosi sino alla distanza di 1200 *yarde* a quei pezzi, che con un solo colpo avrebbero potuto affondarlo, il *Condor* lavorò in guisa tale che alle ore 11, quando venne alzato il segnale di cessare il fuoco, due di essi, se non forse tre, erano già ridotti al silenzio. L'amiraglio allora segnalò: " *Ben fatto, Condor* "; elogio ben meritato dal comandante lord Carlo Be-

resford, sotto gli ordini del quale quella cannoniera manovrò e combattè valorosamente.

" Alle 11 il forte Meks era rovinato e tutti i suoi cannoni tacevano quando al *Monarch* venne segnalato di avvicinarsi più presso alla spiaggia per demolire del tutto il forte a tiro corto.

" All'una pom. furono invitati a salire sul ponte dell'*Invincible* uomini di buona volontà, perchè si recassero a terra per inchiodare quei cannoni del forte Meks che non erano stati smontati dai tiri delle navi; operazione rischiosa, potendosi i difensori trovare in agguato dietro le rovine di esso. I volonterosi accorsero in gran numero, ma ne furono scelti solo *dodici*, dei quali fu dato il comando al luogotenente d'artiglieria Barton Bradford, accompagnato dal luogotenente dello stato maggiore N. Lambton, dal luogotenente Poore, dal guardiamarina Hardy e dal maggiore Tulloch. Lo sbarco fu protetto dal *Condor*, e per afferrare la spiaggia quegli uomini dovettero bravamente gettarsi a nuoto e superare un tratto di forte risacca. Tre cannoni furono fatti scoppiare con fulmicotone e 6 altri inchiodati; sul posto non si trovò alcuna resistenza, e la comitiva ritornò sana e salva.

" Sino alle ore 5 le corazzate continuarono a tirare di quando in quando alcuni colpi, ma i forti non risposero durante le ultime ore pomeridiane.

" I cannonieri egiziani si batterono mirabilmente bene, manovrando i loro pezzi sinchè i forti diventarono mucchi di rovine. Gli uomini che sbarcarono per inchiodare i cannoni del forte Meks riferirono aver visti parecchi morti dentro di esso: le perdite totali del nemico devono essere state gravi.

" Il *Superb* fu colpito parecchie volte e, per quel che si può scorgere dal posto dove ora ci troviamo, sembra che la sua corazza sia stata forata; ha avuto un uomo ucciso ed uno ferito.

" Il danno dei forti è stato terribile; in alcuni di essi non si vede altro che un cumulo di rottami. Tutti siamo sorpresi per l'ostinazione ed il coraggio con cui i nemici nutrirono il loro fuoco: e se i loro puntatori avessero valso i nostri ci avrebbero senza dubbio inflitto danni considerevoli: eranvi nei forti parecchi grossi cannoni di cui il nemico poteva giovarsi molto, puntandoli con minor precipitazione.

" Questa sera tutte le navi della squadra si sono allontanate dalla spiaggia e ravvicinate tra loro. Il successo della prima giornata è stato completo, ossia si è compiuta la distruzione di tutte le batterie esterne al porto di Alessandria; domani si attaccheranno i forti interni. Al largo dietro noi stanno parecchi bastimenti di commercio, ed alcune navi da guerra estere, attendendo quasi tutti di rientrare nel porto dopo che avremo distrutto gli ultimi forti che ancora sorgono minacciosi ".

" Delle navi che furono colpite sono da notare: l'*Alexandra*, che riportò una lieve avaria nello scafo ed ebbe 2 cannoni messi fuori d'azione; il *Sultan* a cui una palla spezzò l'albero di maestra, ed un'altra il fumaiuolo poppiero, e che fu forato da due o tre palle nelle parti indifese; il *Superb*, ch'ebbe forato il fumaiuolo e strappata una lastra sotto il dritto di prora; l'*Inflexible* a cui fu resa inservibile una lancia, senza dire di altre lievi avarie. Questa nave ebbe da sostenere tutto il fuoco del forte Ras-el-Tin per 3 ore e mezzo, sinchè lo ridusse al silenzio. La cannoniera *Condor* ebbe danneggiate le imbarcazioni e ricevette una palla nello scafo.

" Le perdite in uomini furono 5 morti, 9 feriti gravemente, 19 feriti leggermente.

" Alle 8 ant. del mercoledì l'amiraglio convocò tutti i capitani della squadra

a bordo dell'*Invincible*, i quali riconobbero che il mare era troppo grosso per poter intraprendere una seria operazione; imperocchè il rollio delle corazzate avrebbe resa troppo incerta la punteria, e la città che sta dietro ai forti avrebbe potuto essere gravemente danneggiata dai tiri troppo alti. L'amiraglio Seymour quindi differì l'attacco che aveva intenzione d'imprendere contro il Marabut, ma distaccò il *Temeraire* e l'*Inflexible* per sorvegliare i forti Ras-el-Tin e Ada.

" Alle 10 e mezzo il *Temeraire* segnalò che manipoli di soldati stavano lavorando nella batteria detta dell'Ospedale nel forte Ada, armata con cannoni del sistema Moncrieff, il *Temeraire* chiedeva di far fuoco per impedire i lavori di riparazione; l'amiraglio rispose acconsentendo, e quindi le due corazzate aprirono il fuoco. Tirarono soltanto otto colpi a palla e a *shrapnel*, i quali tutti colsero nel segno, la mira essendo presa stupendamente, specie avuto riguardo allo stato del mare. Gli uomini del forte smessero tosto di lavorare e il fuoco cessò.

" Alle 5 pom. l'*Invincible* tirò una granata di 9 pollici contro il forte Meks che non rispose ".

Il consumo delle munizioni durante le otto ore di battaglia fu riscontrato il seguente:

Navi	Granate perforanti e comuni lanciate dai cannoni di grosso calibro														Proietti lanciate dalle armi portatili e mitragliere			
	16 poll.	12 poll.	11 poll.	10 poll.	9 poll.	8 poll.	7 poll.	Totale	64 libb.	40 libb.	20 libb.	9 libb.	7 libb.	Totale gener.	Martini Henry	Nordenfelt	Gatling	Rassi
Alexandra	—	—	48	221	—	—	—	269	—	—	188	—	—	407	—	4.000	340	—
Sultan	—	—	—	137	50	—	—	187	—	—	139	—	12	338	—	1.800	2.000	—
Superb	—	—	—	310	—	—	—	310	—	—	60	41	—	411	—	1.161	880	—
Penelope	—	—	—	—	—	231	—	231	—	96	23	30	—	380	5.000	1.672	—	—
Monarch	—	117	—	—	48	—	21	186	—	—	—	153	28	367	1.000	3.440	2.680	21
Temeraire	—	—	136	84	—	—	—	220	—	—	8	—	—	228	—	160	—	—
Invincible	—	—	—	—	126	—	—	126	106	—	18	—	—	250	2.000	2.000	1.000	—
Inflexible	88	—	—	—	—	—	—	88	—	—	120	—	—	208	—	2.000	—	—
Beacon	—	—	—	—	—	—	16	16	22	—	53	—	10	101	320	—	—	3
Condor	—	—	—	—	—	—	65	65	128	—	—	—	8	201	1.000	—	200	13
Bittern	—	—	—	—	—	—	33	33	—	56	—	—	—	89	—	—	—	—
Cygnet	—	—	—	—	—	—	—	—	101	—	42	—	—	143	—	—	—	—
Decoy	—	—	—	—	—	—	—	—	49	—	20	—	—	69	40	—	—	—
Helicon	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	6	—	—	—	—
Totale	88	117	184	752	224	231	135	1.781	412	152	621	224	58	3.198	9.360	16.233	7.100	37

La polvere consumata ammontò a libbre 131.856,5 di cui 39.900 libbre furono bruciate dall'*Inflexible* e 22.897,75 dal *Superb*.

La più alta media di tiri per cannone (28,8) fu raggiunta sulla *Penelope*; la più bassa sull'*Invincible* (12,6).

Occupata la città con le divisioni da sbarco, distribuite queste alla difesa della cinta esteriore per rispingere un ritorno offensivo di Arabi Bascià che, uscito da Alessandria incendiata, campeggiava fuori, e minacciava, toccò alle forze navali britanniche premunirsi occupando il canale di Suez.

A questo riguardo sono preziosi i documenti seguenti che estraggo dalla *Rivista Marittima* (maggio e giugno 1883) dove la campagna di guerra che principia l'11 luglio 1882 e termina il 13 settembre colla battaglia campale di Tell-el-Kebir è minutamente studiata.

« L'occupazione del canale di Suez costituisce il fatto più abile e decisivo di tutta la campagna; imperocchè nè il bombardamento di Alessandria, nè l'occupazione della città avrebbero potuto, non riuscendo, tornar tanto fatale agl'interessi britannici quanto la chiusura anche temporanea della via delle Indie, di effettuazione tanto facile per gli Egiziani che avrebbero potuto a buonissimo mercato produrre un danno immenso agli occupatori, e contender loro seriamente la base d'operazione che doveva condurli facilmente trionfanti al Cairo. Senza dilungarci sulla vertenza politica, che pur doveva complicare non poco l'operazione di dominare il canale di Suez, dobbiamo dunque ammettere che, militarmente parlando, e per la prontezza con cui essa fu eseguita, per i serî e facili pericoli che potevano farla mancare, per l'importanza dell'obbiettivo a cui intendeva e che i fatti hanno reso di pubblica ragione, quell'operazione vuol essere bene meditata da chi riconosce quanto valga nelle cose della guerra il giusto discernimento delle necessità strategiche e l'abilità di prepararvisi nel silenzio per sorprendere poi nemici e spettatori con un colpo pronto e decisivo. Fortunatamente per la marina inglese, ad essa fu principalmente affidata l'esecuzione del felice concetto del Comandante le forze della spedizione ed i fatti provarono che si mantenne all'altezza della circostanza.

« Mentre l'instancabile Ferdinando di Lesseps da Ismailia assicurava Arabi pascià, (padrone della situazione in Egitto) ch'egli garantiva la neutralità del canale, facendosi in certa guisa e involontariamente lo strumento della volontà inglese, questa, rappresentata a Suez dall'amiraglio Hewett, prendeva materialmente possesso di quella città; intanto, in seguito a consiglio tenuto a bordo del *Salamis* nelle acque di Alessandria, l'amiraglio Hoskins era spedito a Porto Said a prendervi sulla *Penelope* il comando delle navi inglesi che erano nel canale, ed appena giunto, un rinforzo di uomini e materiali era spedito ad Ismailia per il comandante dell'*Orion* che vi stazionava. Contemporaneamente ai rinforzi, questo comandante riceveva anche l'ordine di occupare Ismailia la mattina del 20 prima dell'albeggiare, e ordini simili erano partecipati ai comandanti del *Monarch* e dell'*Iris* riferentesi all'occupazione di Porto Said per la stessa mattina del 20.

« Nel *Giornale dell'Istituto navale degli Stati Uniti* troviamo registrati i seguenti documenti che possono compendiare la storia dell'occupazione del canale e sono di per sè eloquenti a dimostrare l'energia

con la quale l'operazione fu preparata, mentre i fatti compiuti ci dimostrano la brillante esecuzione degli ordini chiaramente emessi.

« Il giorno 18 agosto da bordo della *Penelope* l'amiraglio Hoskins spediva al comandante dell'*Orion* ad Ismailia l'ordine seguente:

" Nella mattina di domenica prossima ventura, prima che albeggi, sbarcherete ad Ismailia le forze che avrete disponibili ed occuperete la città che terrete sino all'arrivo dei rinforzi che avrà luogo, al più tardi, entro 24 ore. È della massima importanza che l'ufficio telegrafico della Compagnia e quello del Governo egiziano sieno occupati contemporaneamente e che tutti i telegrammi vengano intercettati. La cateratta a ponente della chiusa superiore deve anche essere tenuta sino all'arrivo delle schiere, e siccome essa rimane sotto il fuoco del cannone di Nefiche, si faranno al più presto possibile delle trincee per proteggere gli uomini. Farete uso di tutta la vostra discrezione nell'appoggiare questo movimento col fuoco delle vostre navi, ma dovrete tener presente che è della massima importanza, qualunque sia la misura che sarete per prendere, di evitare qualsiasi danno alla città d'Ismailia o ai suoi abitanti, ed adopererete ogni vostro mezzo per impedire che altri la danneggi. L'ufficiale di stato maggiore dell'*Orion* si terrà pronto a destinare il miglior posto possibile alle navi che arriveranno cariche di schiere, tenendo presente la comodità dello sbarco e la pescagione.

" Dalle comunicazioni verbali che già avemmo, voi ben sapete quale aiuto potete aspettarvi da me e dal signor Guglielmo Hewett. In caso che foste attaccato da forze nemiche superiori userete la vostra discrezione per ritirarvi sulle navi. Chiunque s'attenti a incendiare una casa sia subito fucilato ".

A. H. HOSKINS, *contramiraglio.*

« Lo stesso giorno 19 partivano gli ordini per i comandanti del *Monarch* e dell' *Iris* presenti in Porto Said. Erano del tenore seguente:

" 1°. La mattina di domenica 20, Porto Said sarà occupato nel modo seguente:

" 2°. La direzione dell'operazione è affidata al comandante Fairfax del *Monarch;*

" 3°. La forza di sbarco si comporrà nel modo seguente: dal *Monarch* scenderanno 100 marinai armati d'armi portatili, 18 serventi di mitragliere Gatling, 48 uomini di fanteria marina, 1 mitragliera Gatling. Dall'*Iris,* 80 marinai armati di armi portatili, 18 serventi di mitragliere Gatling, 28 uomini di fanteria marina, 1 mitragliera Gatling; il *Northumberland* fornirà un battaglione di 200 uomini di fanteria marina. In tutto 180 marinai con armi portatili, 36 serventi di mitragliere Gatling, 276 uomini di fanteria marina, 2 mitragliere Gatling: ossia una forza di 492 uomini e 2 mitragliere Gatling;

" 4°. I marinai e la fanteria marina dell'*Iris* si porteranno all'estremo della città per il molo Eugenia e prenderanno la destra della linea affine di estendersi dal mare al lago Menzaleh tra la città araba e l'europea, ossia dalla dritta della via del Nord alla riva del mare;

" 5°. Questa forza sarà immediatamente seguìta da una compagnia del battaglione che volgerà a sinistra nella via dell'Arsenale girando l'angolo settentrionale delle caserme;

" 6°. I marinai e la fanteria marina del *Monarch* si formeranno sul molo

di fronte alla nave e marceranno per la via del Nord sul consolato, che sarà affidato alla guardia della fanteria marina, la quale vi porrà sentinelle. I marinai continueranno nella stessa direzione della strada e si formeranno a sinistra della gente dell'*Iris* estendendosi sino al lago Menzaleh, mandando inoltre un distaccamento a guardare la cisterna e le vicinanze di questa;

" 7°. Un'altra compagnia del battaglione si formerà a sinistra della forza suddetta sul molo e marcerà dopo l'avanguardia per l'angolo meridionale delle caserme avendo cura di non estendersi nella via dell'Arsenale per non rischiare di far fuoco sul distaccamento dell'*Iris*. Alle milizie egiziane sarà intimato di abbassare le armi e di recarsi al molo;

" 8°. Una mitragliera Gatling accompagnerà l'avanguardia dell'*Iris*, e l'altra la compagnia del *Monarch* all'entrata delle caserme;

" 9°. Sarà distaccato un picchetto sul molo per impedire qualunque tentativo d'incendio della dogana che sarà guardata da sentinelle;

" 10°. Il governatore del kedive, che oggi trovasi in Poona, verrà a bordo della *Penelope*, sbarcherà non appena l'occupazione sia effettuata, ed aiuterà a mantener l'ordine con la gente della polizia che si stima fedele;

" 11°. Si disporrà perchè sia mandata a terra la colazione per la gente alle 7, ma non altro che sia superfluo. Gli uomini prenderanno del cacao prima di sbarcare;

" 12°. Si curerà che la gente non sbarchi con le carabine cariche, e che queste non vengano caricate senza ordine, e che è della massima importanza di mantenere relazioni amichevoli tanto con gli abitanti bianchi di tutte le nazioni quanto con gli arabi dai quali dipendiamo pel carbone delle nostre navi;

" 13°. Appena si potrà, la casa del governatore sarà guardata da un picchetto dell'*Iris*. Se Rouchdy pascià, governatore nominato da Arabi, si arrende, egli sarà trattato da amico;

" 14°. È molto desiderabile di assicurarsi del Bimbashi, se è possibile; e il maggior Tulloch, con un interprete ed un piccolo distaccamento di gente armata, cercherà di riuscire a questo scopo. I prigionieri saranno imbarcati sull'*Iris* quando, consultato il governatore, sarà stabilito chi debba esser posto in libertà e chi trattenuto;

" 15°. La fanteria marina scenderà in divisa azzurra con elmo; i marinai in azzurra con fascia bianca al berretto. Appena sarà possibile, si manderà a terra il vestiario bianco ed i cappelli per i marinai, e si curerà molto il modo di marciare, l'aspetto ed il portamento generale dello sbarco.

" 16°. Una pattuglia di uomini scelti sarà posta sotto gli ordini di un ufficiale per mantenere la disciplina tra la nostra gente; e siccome questa pattuglia dovrà aiutare la polizia egiziana, così escirà appena sia effettuata l'occupazione. Il maggior Tulloch si compiacerà mettersi a disposizione del governatore *pro tempore* affinchè sia soddisfatta ogni esigenza relativa al mantenimento dell'ordine informando prontamente il comandante Fairfax o l'ufficiale da questo additato. Il comandante Seymour gli porterà indipendentemente i miei ordini riservati. Il comandante Fairfax fungerà da comandante militare di Porto Said durante la mia assenza, sino a che si conoscano gli ordini del Comandante in capo.

A. H. Hoskins, *contramiraglio* ".

« Per completare le disposizioni suddette e per assicurarne la buona esecuzione, l'amiraglio Hoskins non si contentò della occupazione di Porto Said ed Ismailia: ma volle impadronirsi dello stesso

PIANO DEL COMBATTIMENTO
21. Agosto
NEL FIUME MIN
Scala
0m
500m
1000m
Triomphante
Navi neutrali
Batteria e campo tr.
Batteria
Arsenale
2 trasporti
Yang pao
Tschen hang
Fou cheng
Losing
Fou-po
Yang ou
Fou-Sing
ISOLA
LOSING
Pagoda
1ª Batteria
2ª Batteria
Giunche e
navi incendiarie
Boa
d'Estaing
Villars
Tchen Ouei
Volta
Lynx
Duguay Trouin
Tsi-ngan
Giunche cariche
di soldati
T.n.º 46
Aspic
Lance franc.
T.n.º 45
Vipère
Fei-yune
Arroyo della Dogana
Dogana
VT.

canale sino ad Ismailia e tagliare le comunicazioni di Arabi Bascià con la Siria. Egli incaricò della bisogna il comandante del *Ready* spintovi dai motivi che appaiono chiari dai frammenti del suo rapporto i quali suonano così:

" .... 6°. il signor Vittorio di Lesseps, il quale dirige gli affari della Compagnia del canale ad Ismailia, venne a bordo il giorno 17 agosto ed entrò meco in lunga discussione esponendo una serie di argomenti contro ogni possibile intenzione da parte nostra di sbarcare nel canale, opponendomisi quando gli asserii che io considerava la città ed il porto di Ismailia territorio egiziano. Mi lasciò, restando convinto che noi, presto o tardi, avremmo utilizzato il canale per far operazioni di guerra; nello stesso tempo che io aveva formato questa mia convinzione, che cioè nessuna rimostranza da parte nostra indurrebbe il conte Ferdinando di Lesseps ad accettare volontariamente la posizione cessando dall'opporsi alla nostra azione;

" 7°. Perciò considerai che, per assicurare il libero passaggio delle nostre schiere, era assolutamente necessario occupare tutto il barchereccio, le draghe, ecc., lungo l'intero canale sino ad Ismailia; e di più stimai indispensabile che la stazione di Kantara dovesse passare in mani nostre per servircene nuovamente e tagliare le comunicazioni di Arabi Bascià con la Siria;

" 8°. A questi servizî destinai il comandante Edwards del *Ready* perchè il suo discernimento m'ispirava fiducia;

" 9°. Egli partì alle 8 pomeridiane del sabato 19 agosto, accompagnato dai telegrafisti; e passando, lasciò i distaccamenti di cui si parlò.

" I mezzi dati al comandante del *Ready* consistevano, pel personale, in 7 ufficiali e 94 uomini della *Penelope* e del *Northumberland;* e pel materiale, in una lancia di quest'ultima nave, un battello torpediniere dell'*Iris*, una barca a vapore della *Tourmaline* ed un'altra del *Monarch*....

« L'ordine dato al comandante del *Ready* diceva:

" Il comandante Edwards del *Ready* partirà questa sera, appena annotti, portando seco alcune lance ed una compagnia da sbarco del *Northumberland*. Egli dapprima occuperà le draghe, lasciando un ufficiale e 5 uomini sopra ciascuna, allo scopo di impedire qualsiasi comunicazione colla terra, e per essere sicuri che ogni draga resti al suo posto presso gli argini e fuori della rotta delle navi. Ogni distaccamento avrà provviste per quattro giorni. Dati gli ordini agli ufficiali, egli procederà a Kantara, s'impossesserà dell'ufficio telegrafico, dei conduttori elettrici tanto governativi come appartenenti alla Compagnia del canale, nè permetterà che venga trasmesso alcun dispaccio che con certezza non sia, o nostro, o battuto nel nostro interesse. Ciò fatto, disporrà per essere sicuro che tutte le navi traversanti il canale tra Porto Said ed il lago Timsah, con destinazione a tramontana, ossia a Porto Said, restino ferme alle varie stazioni....

« Esposte adunque le principali disposizioni date per la effettiva occupazione militare del Canale non rimane che osservarne l'esecuzione, quale risulta da qualche documento noto e dalle informazioni trasmesse da ufficiali della marina americana al proprio ministero.

« Da un dispaccio del comandante dell' *Orion*, il quale occupò Ismailia, risulta che: con una forza di 565 uomini egli si apprestò all'occupazione, ben sapendo che il nemico teneva un forte distaccamento nella città araba, parecchie pattuglie ed una guardia in Ismailia, 2 mila uomini e 6 cannoni accampati a Nefiche, più un numero considerevole di beduini. Lo sbarco ebbe luogo alle 3 antimeridiane del giorno destinato ed il perfetto silenzio mantenuto agevolò la sorpresa della chiusa dove ebbe luogo una piccola scaramuccia a fucilate; intanto le navi lanciavano 10 granate sulla città araba. Non pare che gl' Inglesi incontrassero altre difficoltà, perchè alle 4 antimeridiane Ismailia era occupata. Appena in possesso del telegrafo, gl' Inglesi tentarono ingannare Arabi con falsi telegrammi e farsi credere in forza molto maggiore; quindi si prepararono a battere Nefiche colle navi *Orion* e *Carysfort;* ma questa posizione non mostrando punti visibili, si dovette puntare i cannoni secondo una direzione di bussola presa dall'alto della coffa del *Carysfort*, mentre la distanza deducevasi dalla carta. I risultati ottenuti con questo sistema furono molto soddisfacenti perchè il bombardamento cominciato alle 11 lentamente alla distanza di 4200 *yarde* fece sì che alle 12 gli Egiziani levassero il campo e si ritirassero a Kassassine. Più tardi si tirò dalle navi contro i treni, e si riuscì ad arrestarne uno per qualche tempo, mentre un secondo (che era carico di milizie) veniva completamente distrutto; per cui, ingombrando con i rottami il binario, s' interruppe ogni comunicazione tra le forze egiziane che erano al sud e quelle di Tel-el-Kebir.

« Questo risultato, che pure fu ottenuto dalle artiglierie delle navi con una specie di punteria preparata ed improvvisata, è certamente degno di nota. Il bombardamento di Nefiche continuò sino alla notte allo scopo di assicurare la presa di possesso di Ismailia; e intanto alle 6 arrivarono 340 uomini di rinforzo; ma nè questi nè gli altri Inglesi già sbarcati avrebbero potuto far fronte alle forze di Arabi (che si supponevano in numero di 2 mila a 5 mila uomini) se il bombardamento condotto dalle navi *Orion* e *Carysfort* non avesse reso impossibile l'avanzare dei rinforzi.

« L'occupazione di Porto Said fu anch'essa condotta per sorpresa; infatti si cominciò a sbarcare una piccolissima forza (secondo il tenente Nathan 6 soli uomini) la quale catturò senza fatica tre delle quattro sentinelle che trovavansi di guardia; quindi essendo subito sbarcati senza difficoltà 216 marinai e 276 soldati di fanteria marina con 2 mitragliere Gatling, la guarnigione composta di 160 uomini si arrese e l'amiraglio Hoskins potè ristabilire il governatore al suo posto.

« Mentre a Porto Said ed Ismailia si susseguivano gli eventi di cui ci siamo sinora occupati, non meno felicemente progredivano le

cose a Suez dove il contramiraglio Hewett operava sotto gli ordini dell'amiraglio Hoskins. Stimando egli che la brigata navale sbarcata a Suez non fosse abbastanza forte da tenere la città contro le schiere di Arabi Bascià concentrate fuori, vi trattenne gli *highlanders* già imbarcati sul *Bancoora* per la partenza; quindi s'impossessò dell'ufficio telegrafico, tagliò le comunicazioni elettriche che potevano servire ad Arabi e pose il *Mosquito* alla bocca del canale con ordine di impedirne l'entrata a qualsiasi nave. All'albeggiare della domenica, quando cioè a tramontana del canale si procedeva all'occupazione delle altre posizioni, fu eseguito l'attacco nella direzione di Chalouf appoggiato dalle navi *Seagull* e *Mosquito,* le quali fecero un fuoco ben diretto dall'alberatura; e il resultato fu che la posizione venne occupata assicurando l'acqua dolce a Suez e rafforzando la posizione presa nel canale che al tramonto del giorno 20 trovavasi pienamente in potere degli equipaggi della squadra inglese.

« L'occupazione del canale di Suez, politicamente e militarmente eseguita quasi di sorpresa per l'Europa stessa, cambiò radicalmente la posizione dei belligeranti e fu il primo ed il più importante passo verso la crisi della campagna che potè esser terminata vittoriosamente e facilmente poco tempo dopo. Essa, dopo la battaglia d'Alessandria, segna il secondo punto culminante della cooperazione dell'armata, per cui tanto facile si rese il còmpito del corpo di spedizione sbarcato; tuttavia all'infuori di questi brillanti servigi che emergono alla vista di tutti, altri e non meno importanti furono compiuti in Egitto dalla marina inglese, i quali vogliono essere esaminati attentamente perchè costituiscono la base stessa di tutte le operazioni. Non basta rilevare i fatti salienti della campagna di Egitto avvenuti nel teatro della guerra, ma bisogna sindacare per quali cause principali essi furono materialmente possibili, senza abbandonare il punto di vista militare marittimo. Il trasporto delle schiere e del materiale forma da sè nella spedizione egiziana una delle operazioni più importanti dalla cui condotta doveva dipendere in gran parte l'esito della campagna. Ad essa l'Inghilterra trovavasi, per sua fortuna, ben preparata, e per il buono ed abbondante materiale, e per il savio ordinamento del servizio dei trasporti. Tuttavia ricordiamo ancora quella specie di incertezza che accompagnò le prime operazioni, appunto pel ritardato arrivo delle prime schiere; incertezza che permise il fatto deplorevolissimo dell'incendio di Alessandria, e forse fu causa che la campagna, benchè brevissima, pur si prolungasse più di quello che avrebbe potuto ».

Oltre ai grossi trasporti governativi *Crocrodile, Jumna, Euphrates, Malabar, Serapis* di 6200 tonnellate ciascuno ed *Hymalaya* di 4700, l'amiragliato noleggiò 63 piroscafi di portata variante tra le 1500 e

le 6 mila tonnellate. Il 20 luglio, allorchè fu deciso portar il corpo d'occupazione a due divisioni, rimanevano a trasferire 15,500 uomini, 780 ufficiali e 5500 cavalli. In pochi giorni l'amministrazione dispose di 44 piroscafi della complessiva portata di 143,800 tonnellate.

La spedizione secondo il *Marine verordungsblatt* di Berlino costò: 1,640 mila sterline per l'esercito, 1,176 mila per l'armata, e 1,142 mila per il bilancio dell'Indie.

La campagna del 1882 — tuttochè non manchi di meriti soldateschi — è soprattutto un trionfo amministrativo. Come tale va specialmente studiata; questa la ragione per cui mi son diffuso nel documentarla.

CAPITOLO XLI.

I. Le campagne nei mari d'Oriente estremo. — II. Guerra de' Francesi nel Tonchino e nei mari della Cina. — III. Battaglia della Pagoda. Discesa del fiume Min. — IV. Operazioni a Formosa. — V. La impresa di Shei-Poo. — VI. Il blocco del riso, e la conquista delle Pescadores: la pace. Morte dell'amiraglio Courbet. — VII. La marina italiana risorta. — VIII. Etica navale. Commiato.

I. — Sommariamente nel capitolo XXXVIII ho accennato a geste delle marine europee occorse tra il 1857 ed il 1866 in vari luoghi dei mari cinesi e giapponesi. Quelle campagne sfuggono alla osservazione superficiale; ma il loro vero carattere si rivela sotto la indagine accurata. Annamiti, Cocincinesi, Birmani, Cinesi e Giapponesi supplirono alla mediocre istruzione militare ed ai mezzi imperfetti di offesa e difesa con tutte le forze naturali prestate loro dal clima, dalla giacitura dei luoghi e dalla distanza dei porti di rifornimento. È vero che una nave lontana dalla madrepatria acquista in virtù militare; è vero che ad ogni uomo (dal comandante al cuoco di bordo) raddoppiasi l'energia. Ma eziandio le difficoltà si moltiplicano fuor di proporzione, allorchè incombe all'ufficiale essere a vicenda diplomatico sottile, scaltro ed avveduto capitano, architetto navale coi mezzi di bordo, meccanico industre, promiscuamente comandante sulla nave e capitano in campo, responsabile di mille cose! Talvolta sconfessato dal governo, spesso frainteso, è sempre in pericolo d'esser prescelto a capro espiatorio quando una bufera parlamentare travolge il ministero che gli ha affidato la impresa! Che cosa sono i tifoni del mar della Cina se paragonati all'uragano che la frase reboante di qualche loquace sofista scatena su d'un gabinetto? A codesti pericoli si aggiungano privazioni di vettovaglie, scarsità di combustibile, clima insalubre, carte mal tracciate, interpetri fedifraghi od ingannatori, costoso ed insufficiente servigio d'informazioni, asti di stirpe, ascose rivalità di nazioni ostensibilmente amiche, collisioni d'interessi commerciali; insomma il coacervo d'una moltitudine d'imponderabili, innanzi al quale frangonsi i disegni meglio maturati. E questo valga per francesi ed inglesi ed americani, spagnuoli ed olandesi che tra il 1825 ed i giorni nostri guerreggiarono nell'Indo-Cina, nella Cina, nel Giappone e nell'Insulindia.

Ciò premesso mi accingo a narrare la ultima e recente guerra tra Francia e Cina, dell'altre tutte più complessa e sanguinosa, anche perchè i Cinesi tra il 1883 ed il 1885 furono forniti d'armamento moderno.

La repubblica francese nelle sue mire di conquista del Tonchino ha battuto un sentiero indicatogli dalla tradizione. Già Luigi XIV ambì padroneggiare nel reame di Siam. I successori ne continuarono la politica che il periodo rivoluzionario interruppe. Napoleone III mise piede nell'Indo Cina l'anno 1859, ne conquistò tre provincie nel 1862, altre tre nel 1867; nel 1863 aveva coperto il Cambodge del *protettorato*, uscio della conquista del suolo. Sull'Annam, e sul Tonchino che ne dipende, il protettorato ebbe principio nel 1874; nuovo patto lo consacrò nell'agosto del 1883. Ma sino dal 1874 l'impero cinese mal s'acconciava alla prossimità dei Francesi e brigò sempre alla corte di Hué, capitale dell'Annam, per sottrarlo alla costoro influenza. Durante l'ottobre del 1873 l'avviso *D'Estrées* e la cannoniera *Arc* capitanati dal luogotenente Francis Garnier salparono da Saigon, capoluogo della Cocincina francese, per Hanoi, città grossa del Tonchino giacente sul fiume Rosso (o Song-Koi) a circa 150 chilometri dentro terra. La missione di Garnier era proteggere il negoziante Dupuis che aveva tratto su per il fiume due suoi piroscafi carichi di merci e specialmente di armi per i musulmani insorti della provincia cinese di Yunnan e che davano molto filo a ritorcere ai mandarini.

Il maresciallo annamita Uguyen, cinese di nascita, mulinò ostilità contro Garnier e Dupuis. Questi due uomini risoluti si spartirono l'opera. Garnier sbarcò con parte della gente mentre Dupuis ne appoggiava da bordo le mosse, conquistò la cittadella di Hanoi e vi pose guarnigione; poi, con ardire invero maraviglioso, percorse i vasti circondari di Nam-dinh e di Ninh-binh, nominò mandarini suoi in luogo di quelli del maresciallo, ed istituì milizie locali onde qualche manipolo dei suoi marinari formò il nucleo. Intanto per opera dei Cinesi i numerosi pirati che infestavano da tempo antichissimo i mari dell'Annam e che ne rapivano le donne per venderle sui mercati del Celeste Impero, dove il prezzo corrente ne variava da 200 a 500 franchi, ordinatisi in bande, investirono la cittadella di Hanoi, pur non riuscendo ad espugnarla perchè Garnier volò al soccorso dei suoi. Capitanando una sortita a capo di 30 uomini di fanteria marina e seguìto dall'alfiere di vascello Balny, il prode Garnier ed il compagno furono uccisi. L'ammiraglio Duprè, governatore della Cocincina, giunse a tempo per rinvigorire di 200 uomini la cittadella di Hanoi.

I pirati, datisi al saccheggio delle regioni governate dal morto Garnier, raddoppiati di numero, alberarono certe *bandiere nere*, — d'onde il nome rimasto loro ed oggi familiare — e si può dire che bloccarono le coste dell'Annam. Più innanzi assalirono a varie riprese con giunche veliere il *Bourayne*, piccolo incrociatore capitanato dal luogotenente Senez; ma furono vinti, con perdita di un centinaio di can-

noni e d'un migliaio d'uomini. Il governo francese esitava a buttarsi in un vespaio, quando nella primavera del 1882 mandò ad Hanoi il comandante Enrico Rivière, nome caro alle armi ed alle lettere, con una squadretta di cannoniere e con tre compagnie di fanteria marina. La squadretta di Rivière componevasi degli avvisi *Pluvier, Parseval, Hamelin,* delle cannoniere *Surprise, Fanfare, Léopard* e delle più piccole *Éclair, Trombe, Hache, Yatagan, Carabine* e *Massue.* Rivière, che aveva ordini di proteggere i sudditi dell'imperatore d'Annam dalla manomissione delle *bandiere nere,* disseminò le sue navicelle nei numerosi *arroyos* del delta del fiume Rosso.

Le faccende non sembravano ancora intorbidate, allorchè il 19 maggio 1883 Enrico Rivière, uscito da Hanoi in campo contro uno stuolo di *bandiere nere,* fu circondato ed ucciso con molti suoi uomini.

La notizia giunse in Francia il 26; la notorietà della vittima, ed il bisogno di incutere terrore al nemico, consigliarono: l'armamento di una divisione navale che assunse predicato dal *Tonchino:* la spedizione di nuove schiere a Saigon, ed il rinforzo della divisione di Cina che il contramiraglio Meyer capitanava. Al comando della divisione del Tonchino fu nominato il contramiraglio Courbet. La divisione del Meyer componevasi così:

Navi	Comandanti		Cannoni	Equipaggio
Victorieuse . . .	Comandante	Meyer	13	376
Villars.	„	Dewatre	15	264
Volta	„	Fournier	6	154
Kersaint	„	De Beaumont	6	154
Lutin	Luogotenente	Debar	4	78

La divisione Courbet fu composta come segue:

Navi		Comandanti	Cannoni	Equipaggio
Corazzata	*Bayard*.	Parrayon	12	450
„	*Atalante*	Trêve	12	450
„	*Triomphante* . . .	Baux	13	388
Incrociatore	*Turenne*	Dupuis	12	450
„	*Chateau Renault* .	Le Pontois	7	201
Cannoniera	*Vipère*	Boué de Lapeyrère	4	80
„	*Lynx*	Bonnaire	4	80

Ma per qualche mutazione sopravvenuta nel corso della guerra, per il richiamo in patria del Meyer e l'arrivo in suo luogo del contramiraglio Lespès, infine per i rinforzi che fu d'uopo inviare, la squadra capitanata dal Courbet con il contramiraglio Rieunier ed il Lespès in sott'ordine giunse a comporsi delle:

Corazzate di crociera	. . .	*Bayard*
" " "	. . .	*La Galissonnière*
" " "	. . .	*Turenne*
" " "	. . .	*Triomphante*
" " "	. . .	*Atalante*
Incrociatore di 1ª classe.	. .	*Villars*
" " "	. . .	*D'Estaing*
" " "	. . .	*La Peyrouse*
" " "	. . .	*Nielly*
" " "	. . .	*Magon*
" " "	. . .	*Primauguet*
" " "	. . .	*Roland*
Incrociatore di 2ª classe.	. .	*Champlain*
" " "	. . .	*Chateau Renault*
" " "	. . .	*Éclaireur*
" " "	. . .	*Rigault de Genouilly*
Incrociatore di 3ª classe.	. .	*Volta*
" " "	. . .	*Duchaffaut*
Cannoniere	. . .	*Lutin*
"	. . .	*Vipère*
"	. . .	*Lynx*
"	. . .	*Comète*
"	. . .	*Sagittaire*
"	. . .	*Aspic*
"	. . .	*Jaguar*
Torpediniere di 2ª classe..	. .	N. 44, 45, 46, 50.
Trasporto	. . .	*Annamite*
"	. . .	*Tonkin*
Trasporto-avviso	. . .	*Saône*
Piroscafo ausiliario	. . .	*Chateau Yquem*

Trentatre scafi, onde 5 corazzati e 7 protetti da corazza orizzontale, contenenti a bordo 259 pezzi di grosso calibro; ecco il naviglio col quale la Francia contrastò il Tonchino alla Cina; a quell'impero che vent'anni prima poche cannoniere bastavano a ridurre all'obbedienza!

Nella morte di Garnier come in quella di Riviere, dolenti entrambe alla Francia per le belle esplorazioni del primo sull'Yang-tse-Kiang, e per le squisite novelle pubblicate dal secondo, il governo della repubblica (cui la complicità della Cina e dell'Annam non erano rimaste ascose) vide occasione propizia di soggiogare una regione ricca e popolata di circa 20 milioni di consumatori di manufatti francesi. Convincere di mala fede una corte orientale non è mai cosa difficile, e la corte di Hué forniva ogni buon pretesto. Courbet dunque mosse per punire prima d'ogni altro l'imperatore dell'Annam, signore (nominale se vuolsi) del Tonchino.

Qui calza dir alcunchè del teatro della guerra. La terra tra il delta del Me Kong e quello del Fiume Rosso è orlata internamente di

monti assai alti, d'onde discendono al mare fiumi numerosissimi: esternamente da un succedersi continuo di bassure paludose solcate da fiumicelli, *arroyos* e canali.

Là verdeggia o biondeggia (a seconda della stagione) il riso. Ove non v'ha risaia, dormono l'acque dei paduli. Come in tutti luoghi intertropicali due stagioni si alternano. Da maggio ad agosto la piovosa; nel rimanente anno l'asciutta. Nell'ottobre e nel novembre tifoni ed uragani scatenansi con violenza nota a chi ha frequentato il mar della Cina. La lunga costa è tutta soprammodo malsana. Tali luoghi come la baia di Tourane, che fu base d'operazione a Rigault de Genouilly, sono vere necropoli di Francesi. Poche le strade per raggiungere le falde dei monti; ma arroyos e canali ne tengono luogo. Nella densa popolazione le ribellioni all'imperatore sono sempre state frequenti; ed il Golfo del Tonchino propriamente detto fu *ab antiquo* teatro delle imprese ladronesche dei pirati della Cina meridionale. Tourane in 16° di latitudine, Paknoi in circa 22 lungo la riva cinese del Golfo del Tonchino sono i due luoghi più opportuni per base d'operazione

Per l'arrivo di Courbet a Saigon nel luglio 1883 le operazioni meditate dal governo di Parigi ebbero principio. Al Meyer fu affidata la guardia della costa cinese a grecale dell'isola d'Hainan; a Courbet riservata l'azione militare contro il Tonchino e l'Annam. Egli ancorò nella baia d'Halong presso Paknoi.

La città di Hué, capitale dell'Annam e residenza imperiale, è situata dentro una laguna cui si accede dal mare per un passo le cui bocche son guernite di forti e batterie. Nella giornata del 18 agosto e nelle consecutive del 19 e 20 le navi ridussero i forti al silenzio, sbarcarono un migliaio d'uomini, s'impadronirono di ogni cosa. Il 25 fu stipulato il famoso trattato di Hué, per il quale l'Annam ed il Tonchino erano definitamente posti sotto il regime del protettorato della Francia, la quale impegnavasi ad estirpare le *bandiere nere*.

II. — Courbet per la conquista dei forti di Hué ha le spalle guardate mentre Meyer gli secura la fronte. Ritorna dunque alla baia di Halong, vi rilascia le grosse navi, trasporta ad Hanoi la sua milizia da sbarco ed il proprio quartier generale. Conquista la cittadella di Son-Tay (14, 15, 16 e 17 dicembre) ne snida le *bandiere nere*. Già stringeva d'assedio Bac Ninh quando fu sostituito dal generale Millot e poco dipoi promosso a vice amiraglio. In codesta campagna, condotta con maestria e decisione, Courbet aveva acquisito certezza fondata su prove che le file dei pirati ingrossavansi di cinesi appartenenti all'esercito regolare. Nè il famoso vicerè Li-Hung-Chang, nè lo Tseng ambasciatore cinese a Londra e Parigi, negavano l'intervento del loro governo. Eravi dunque sulla fine del 1883 e nei primi dell'anno successivo uno

stato di mutua ostilità onde Francia e Cina erano conscie, ma che nè l'una nè l'altra osavano dichiarare pubblica. La Cina attendeva navi e cannoni dall'Europa, la Francia esitava a lanciarsi in un'avventura di dubbio esito, quantunque l'amiraglio sin dal 24 aprile 1884 giustamente scrivesse: « Le rôle de la marine est fini. Évidemment on ne se décidera jamais à des opérations maritimes contre le Céleste-Empire. Depuis le jour où les Célestiaux ont mal digéré le traité de Hué, je n'ai eu qu'une opinion et je l'ai répétée sur tous les tons: déclarer la guerre à la Chine, brûler ses ports, ruiner sa marine ». Saggie parole che nei paesi di trasmodante parlamentarismo non mai si comprendono!

Fu sotto codeste circostanze politiche che, mercè il comandante Fournier, ebbe luogo nel maggio 1884 la convinzione di Tien-tsin che diede certezza alla Francia che le sue relazioni con l'impero cinese sarebbero state indinnanzi amichevoli.

Un mese dopo il generale Millot annunciava che 10 mila Cinesi dell'esercito regolare avevano inopinatamente assalito presso Bac-Lé nel Tonchino una colonna di 600 francesi e distruttala.

Le spiegazioni, invero insufficienti, del governo cinese non bastarono alla Francia che mandò un *ultimatum* spirante il 31 luglio.

Courbet, ora rinforzato dalle navi recategli dal contramiraglio Lespès, si accaparrò i servigi del pilota pratico Thomas, inglese, e del Muller, alsaziano, di lui confratello. Pattuì seco loro per 15 dollari giornalieri durante un anno e 100 mila franchi se vi fosse *dichiarazione ufficiale di guerra*. La strategia del governo francese fu la seguente: distruggere l'arsenale di Fou-Chéou: occupare l'isola di Formosa ed impadronirsi delle locali miniere di carbon fossile per avere (come suol dirsi) il pegno in mano.

Spirato il termine per l'*ultimatum*, amichevolmente protratto per altri due giorni, il 3 agosto l'amiraglio Lespès entrò nella rada di Kelung situata lungo la costa settentrionale dell'isola di Formosa e nota per le sue miniere di carbone. Aveva seco il *La Galissonnière*, il *Villars* ed il *Lutin* con la compagnia da sbarco del *Bayard*. Kelung aveva tre opere difensive: la più seria una batteria a fior d'acqua di 5 pezzi da 17 cm. dietro muraglia coperta di piastre di ferro da 20 cm.; un fortino con 3 pezzi lisci da 18 libbre, ed un terzo insignificante. Il *Villars* si piantò a 120 metri dal fortino, il *La Galissonnière* a 900 metri dall'opera principale. La natura del fondo non permettendo situarsi fuori del settore battuto, fu giuocoforza a Lespès esporsi al fuoco diretto. Tutto dunque era pronto per l'azione: fu mandato l'invito al mandarino cinese di capitolare; nemmanco rispose. Allora fu iniziato il fuoco il 5 d'agosto alle 7 e 30 minuti del mattino.

Il tiro del grosso incrociatore francese fu splendido; diretto ad infilar le troniere, ebbe la precisione d'un lavoro di balipedio. Alle 10 del pomeriggio 200 uomini pigliarono terra, conquistarono i forti, li fecero saltare con la dinamite; ma, avanzatisi per occupare le miniere, incontrarono numerose schiere e dovettero ritirarsi, disputar metro a metro il terreno e tornar a bordo diminuiti di 2 morti ed indeboliti di 11 feriti.

Mentre dunque a Lespès è accaduto il malanno consueto di chi sbarca in terra nemica ingannato da informazioni fallaci, vadasi lungo la costa di Cina.

A chi dal mar largo correndo lungo il ventesimosesto parallelo brami recarsi a Fou-Chéou fa d'uopo riconoscere le foci del fiume Min ed introdurvisi. L'estuario ha qualche somiglianza con quello della Cape Fear River. Tra la bocca di tramontana e quella di mezzogiorno distendesi l'isola Woufou, giusto come Smith's Island nel somigliante estuario americano.

Il passo di mezzogiorno è poco frequentato per cagione di secche; quello di tramontana è praticabile a navi che non peschino eccessivamente. Tra la terra ferma e l'apice di Woufou apresi il ristretto *canale di Kimpai:* là i Cinesi avevan posto due belle batterie; dovrò parlarne più innanzi. Oltrepassato Kimpai, il braccio di mare volge più allargato per libeccio; e (là dove apresi a sinistra il passo meridionale) nuovamente si ristringe in lungo collo d'oca detto *passo di Mingan:* è fortificatissimo; perchè una batteria corazzata alzasi sulla riva di sinistra e batte chiunque discenda da greco o salga da levante. Anche sulla riva destra non mancano batterie e castelli edificati in luoghi opportuni. Infine, valicato il passo di Mingan, si è nel fiume propriamente detto le cui acque racchiudono l'isola Losing. Tra il lembo occidentale di questa (ove sorge la *Pagoda*) e la terra ferma giace il sorgitore propriamente detto. Al traverso della Pagoda la riviera muta direzione e segue quella di maestrale girando intorno al vertice d'un angolo sul lato interno del quale sorge l'arsenale di Fou-Chéou, opera di due francesi al servizio cinese, i signori Giquel e D'Aiguebelle.

III. — Al sorgitore della Pagoda sui primi giorni d'agosto Courbet trasse le navi della divisione che potevano oltrepassare la barra. Egli aveva giustamente calcolato che, mentre dentro il Min era a riparo della squadra cinese di grosse corazzate capitanate nel golfo di Petchili dall'amiraglio Ting, poteva catturare o distruggere la divisione ancorata nel Min e composta come segue:

SQUADRA CINESE NEL FIUME MIN.

Qualità	Nome	Dislocamento	Cannoni
Incrociatore	*Yang-ou*	Tonnellate 1600	2 da 25 cm.
"	*Yang-pao*	" 1500	1 da 19 cm.
"	*Tshen-hang* . . .	" 1500	19 da 16 cm.
"	*Fou-sheng*	" 1500	16 da 40 libbre
Trasporto-avviso	*Kien-sheng*. . . .	" 1450	56 lisci di vario
"	*Yu-sing*.	" 1450	modello anti-
Avviso	*Fou-poo*	" 550	quato.
"	*Fou-sing*	" 550	
Cannoniera corazzata	*Tsi-ngan*	" 250	Totale . . 94
" "	*Fei-huen*	" 250	
Cannoniera	*Tchen-ouei*. . . .	" 250	
Giunche	9	?	
Lance torpediniere	7	?	
Lance arcuri	4	?	
Incendiarie	?	?	

Certe batterie di recente innalzate orlavano la bocca del fiume, il monticello detto della *Pagoda*, a destra entrando, ed i pressi dell'arsenale: contenevano 6 cannoni Krupp da 20 cm. Salvo le due cannoniere *Tsi-ngan* e *Fei-huen* che appartenevano alla categoria (ben nota tra i marinari e detta delle *alfabetiche)* le navi cinesi non erano corazzate; anzi roba di legname ed antiquata. Il naviglio migliore era concentrato nel Golfo di Petchili. Courbet aveva seco il *Volta*, l'*Aspic*, il *Lynx*, la *Vipère*, il *Duguay-Trouin*, il *Villars*, il *D'Estaing* e due torpediniere. In tutto 58 cannoni, dal minimo calibro di 10 cm. al massimo di 19; ma molti cannoncini a tiro celere onde i Cinesi non erano forniti. La grossa barca a vapore *Nantai* e 4 altre barche congeneri formarono stuolo a parte.

Involontariamente il mio pensiero corre a Navarino. Infatti ecco due squadre sinceramente nemiche ancorate nell'estuario del Min. Tra le due nazioni c'è uno stato nuovo, nè di guerra, nè di pace; ma per il quale i diplomatici hanno coniato predicato nuovo — *di retorsione*. L'ultimatum è scaduto di fatto il 3 agosto e siamo al 22. Ogni nave francese dista dalla sua opposta cinese di circa 300 metri. Le navi di guerra neutre non sanno che cosa accadrà: tanto più che Courbet è impenetrabile anche ai suoi.

La sera del 22 alle 8 chiama a bordo i suoi capitani e comunica loro gli ordini per la battaglia della dimane, avvisando contemporaneamente il console a Fou-Chéou che abbia ad ammainar la bandiera ed avvertire gli europei di vegliare alla propria sicurezza.

Per la chiara intelligenza degli ordini di Courbet è d'uopo ricor-

dare che il corso del Min è soggetto a corrente di marea. Quando la marea alza è ovvio che le navi ancorate presentino la prora al flusso che risale; quando abbassa, al flusso che discende. Courbet aveva ancorata la propria squadra alquanto più in avvalle della cinese. Meditò assalir questa all'ancora tenendo la propria sotto vapore. Rimaneva — delicatissima quistione di tattica — a scegliere l'ora dell'assalto. Le cannoniere *alfabetiche* (corazzate, e perciò più delle altre navi nemiche temibili) avevano l'artiglieria grossa sulla prora. Occorreva dunque carpire l'istante nel quale la squadra francese giacesse *sotto corrente;* cioè quando ogni nave cinese presentasse la poppa esposta al tiro, vale a dire durante il riflusso dell'acque fluviali. Siccome l'amiraglio aveva in tasca il telegramma che permettevagli d'incominciare quando volesse le ostilità, siccome già aveva situato due navi a guardia del passo di Kimpai a ciò i Cinesi non l'ostruissero coll'affondarvi giunche mercantili, sentendosi le spalle guardate, diramò dunque ai suoi comandanti gli ordini seguenti:

Nel pomeriggio della dimane 23 agosto, alla mutazione della marea, le navi salperanno e sotto piccola velocità si manterranno nell'ordine in cui sono ancorate. Al segnale n. 7, alzato sul *Volta* dove sta l'amiraglio, le due torpediniere correranno a piantare la respettiva torpedine ad asta sotto il piano dei due incrociatori cinesi *Fou-sing* e *Yang-ou.* Appena il segnale si ammainerà, il fuoco aprasi vivo su tutta la linea, mentre le cannoniere *Vipère, Aspic* e *Lynx* lasciandosi il *Volta* (che è capofila) a dritta, si porteranno prontamente all'altezza dell'arsenale e daranno battaglia alle cannoniere ed avvisi che lo difendono. Il *Duguay-Trouin,* il *Villars* ed il *D'Estaing* manderanno a fondo le navi cinesi che rileveranno per il traverso. Il *D'Estaing* veglierà a certe lance torpediniere cinesi che sono ancorate dentro un *arroyo,* presso la dogana.

Alle 9 e 45 minuti le navi di Courbet erano pronte. Alle 11 fu servito il pranzo: al tocco e mezzo la gente andò al posto di battaglia ma senza che squilli di tromba glielo segnalassero; fu comandata a voce e fischio; un quarto d'ora dopo la squadra era in lento moto.

Ma ecco alzarsi il segnale n. 7; e le due torpediniere lanciarsi all'assalto; la 46 guidata dal luogotenente Douzani affonda l'*Yang-ou.* ma una granata nemica le sfonda la caldaia. Meno avventurata la 45, capitanata dal Latour, pianta la sua asta nella poppa del *Fou-sing* ma vi rimane impegnata, bersaglio di carabine e di mitraglia. La fuga dell'incrociatore la sgaggia: ma la barca White del *Volta* in cui l'ufficiale in 2° Lapeyrère si è imbarcato, insegue il *Fou-sing* e lo torpeda, smantellandogli l'elica. Alcune lance della squadra lo catturano all'arrembaggio.

Il *Volta* intanto si avanza fulminando le giunche che offrono resistenza ostinata. Muore di palla il pilota Thomas e due timonieri: l'aiutante di bandiera dell'amiraglio è ferito al costui fianco. Il fuoco dura d'ambo le parti violento per mezz'ora. Poi cessa subitaneamente; della squadra cinese due navi hanno trovato rifugio risalendo il Min, le altre bruciano o colano a fondo. Ma ecco che il tiro è ripreso dalle batterie del lido; e vi rispondono le navi. É una seconda fase della battaglia che termina alle 5 col segnale di ancorare fuori tiro delle batterie.

Alla giornata, intessuta di gloria e di maestria marinaresca, tenne dietro notte faticosa. I Cinesi mandarono giù per il filo della corrente le incendiarie. Convenne allontanarle col barchereccio o scostarsene col salpar l'ancore. Al mattino si diè principio al bombardamento dell'arsenale che venne affidato alle cannoniere, nonchè a bruciare quanto tuttavia galleggiasse. L'intiero giorno 24 venne così impiegato.

Il 25 al mattino i cannoni Krupp della Pagoda furono conquistati dalle compagnie da sbarco del *Duguay-Trouin* e della *Triomphante*. Ora novello compito affacciavasi all'avveduto amiraglio; intendo uscir dal fiume correndo la quintana dei forti delle due sponde, luoghi nei quali or si concentrava tutta la guarnigione di Fou-Chéou.

Chiamò dunque a bordo del *Volta* la consulta dei capitani per spiegar loro, com'era suo costume, i disegni maturati: annunciò che fossero pronti a muovere sul mezzogiorno ed a obbedire ai cenni del *Duguay-Trouin* ove andava ad alberare l'insegna.

Courbet aveva scelto il *Volta* per sua capitana il 23 agosto perchè la scarsa pescagione di codesto incrociatore concedevagli onori e rischi di capofila. Or lo lasciava per salire sul *Duguay-Trouin* perchè questo, quantunque non corazzato, aveva a bordo buona e numerosa artiglieria. Formò la colonna nell'ordine seguente: *Triomphante* (corazzata a 15 cm. alla cintura, a 12 al ridotto ed alle torricelle), *Duguay-Trouin, Villars, D'Estaing, Volta, Lynx, Vipère, Aspic.*

La *Triomphante*, capitanata dal Baux, non aveva (causa la soverchia pescagione) preso parte alla giornata del 23.

È fuor di dubbio che mercè la presenza della *Triomphante* Courbet potè condurre a termine l'opera militare veramente magnifica che si chiama la *discesa del fiume Min*. Vo a descriverla.

Dal sorgitore della Pagoda alla foce del Min corrono 12 miglia di canali che a Mingan ed a Kimpai sono strettissimi. Lungo il breve percorso i luoghi fortificati sono *sei;* non tutti sono aperti alla gola, quantunque la maggior parte delle costoro bocche da fuoco siano disposte per battere avvalle: ma le sponde nascondono distaccamenti di fucilieri e cannoni da campo. Il lavoro di Courbet consisterà dunque

nel distruggere con ben assestati colpi alle troniere i castelli e le muraglie chinesi, in guisa che alle navi minori sia agevole passare indenni da spari d'artiglieria grossa. Non infilansi troniere correndo a tutta ed anche a mezza forza di macchina. Siffatto tiro — degno di un balipedio — chiede la mira accurata di nave all'ancora. Ecco la ragione per cui la squadra di Courbet che salpò dalla Pagoda alle 11 antimeridiane del 26 d'agosto raggiunse il mare aperto nel pomeriggio del 29. Essa ebbe a distruggere tutto ciò che d'ambo le sponde la minacciava. L'artiglierie a gran potenza della *Triomphante* e del *Duguay-Trouin* iniziavano il lavoro all'ancora con i tiri alle troniere; il rimanente della colonna proteggeva il barchereccio che trasportava a terra gli stuoli di torpedinieri che, mediante i petardi di fulmicotone, facevano saltare l'opere abbandonate. Bellissimo a ricordarsi, Courbet — degno studioso di Nelson — armonizzò sempre il suo splendido lavoro militare con la scrupolosa osservanza dell'ora dei pasti.

Questa impresa da me narrata (valendomi principalmente dell'opera di Maurice Loir intitolata « *L'escadre de l'Amiral Courbet* »), si raccomanda al critico militare siccome un modello di tattica colle armi moderne di bordo. Contiene ogni sorta d'insegnamenti preziosi. Comprendo appieno come il mio antico commilitone vice amiraglio Enrico Accinni parlandomi di Courbet, col quale ebbe relazioni frequenti durante la campagna del 1884-85, me lo definisse « Nelson col naviglio moderno ».

IV. — Lo stato di *retorsione* continuò. Il gabinetto ordinò la conquista di Formosa e la occupazione delle miniere carbonifere di Kelung.

Lungo la costa occidentale dell'apice settentrionale di Formosa e sul medesimo parallelo di Kelung (dal qual porto dista circa 40 chilometri) giace Tamsui, luogo fortificato ed opportunissimo per sorvegliare il passo tra Formosa ed il continente.

Uscito dal Min, Courbet aveva radunato tutte le sue forze, or chiamate *squadra dell'Oriente estremo,* all'isola di Matsou assai prossima alla foce del fiume. Da codesto luogo mosse il 29 settembre per Kelung con le navi *Bayard* e *Lutin,* ed i trasporti *Tarn, Drac* e *Nive.* Giuntovi la dimane, vi trovò il *Duguay-Trouin,* il *Chateau Renault* e la *Saône* che l'avevano preceduto. La *Triomphante,* il *La Galissonnière* ed il *D'Estaing,* capitanati da Lespès, andarono a Tamsui. Un pilota per l'annuo stipendio di 50 mila lire si offrì guidare a Tamsui la divisione; annunciò che l'entrata era cosparsa di ginnoti.

Il 2 ottobre i forti cinesi aprirono il fuoco contro le navi; fu risposto con mediocre efficacia; la sera uno stuolo di lance fu comandato alla pesca dei ginnoti; uno solo fu dai Cinesi sparato elettricamente. Convenne allora al Lespès procedere ad uno sbarco per impadronirsi

del posto d'onde i ginnoti si accendevano e di là farli esplodere tutti. Courbet da Kelung mandò rinforzi al collega e lo sbarco fu fissato pel mattino dell'8 d'ottobre. Ma il nemico vigilava, e la giornata terminò con morte di 17 uomini, ferite di 49 e ritorno a bordo protetto dalle mitragliere della *Vipère*.

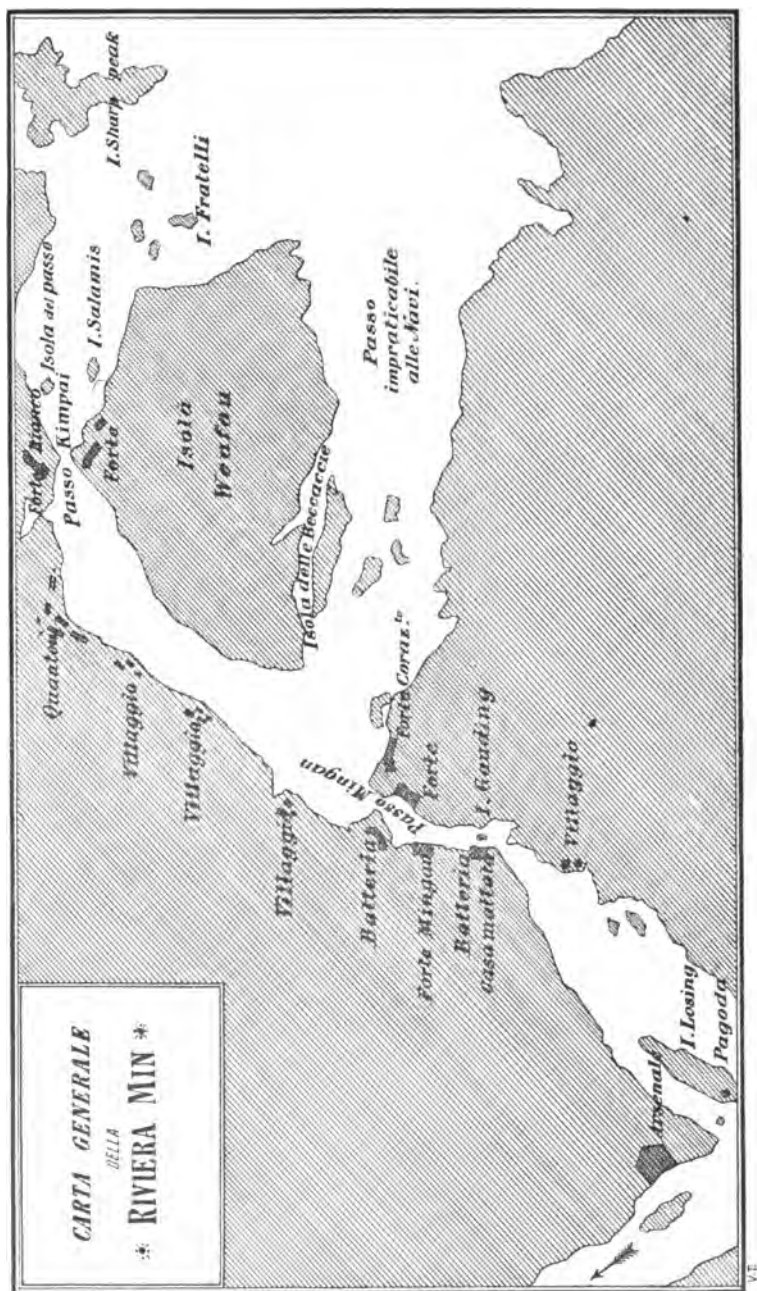
Le istruzioni di Parigi imposero all'amiraglio di dichiarare Formosa bloccata a partire dal 30 ottobre. La data coincide col principio del monsone di grecale, che dura sei mesi in questa direzione. I miei lettori cui sia familiare la climatologia del mar della Cina comprenderanno che cosa fosse un blocco onde il quartier generale è aperto a grecale: tal è il caso di Kelung. Le fatiche ed i pericoli continui della squadra furono enormi. Nè procurava sollievo la minima speranza di gloria; mentre ai disagi della vita navale in luogo battuto dal vento accoppiavasi una speciale dissenteria e poi infine il cholera. I viveri freschi mal si procacciavano; gli abitanti dei villaggi erano infidi e, quando l'opportunità si affacciasse, ostili.

Di quando in quando una sortita delle guarnigioni cinesi rompeva la monotonia. Tale la situazione che durò sino a gennaio inoltrato.

Aggiungasi a ciò che il blocco era inefficace. Pullularono i contrabbandieri, i quali adoperarono il gruppo dell'isole Pescadores giusto come i loro confratelli avevano adoperato Nassau e Bermuda. Nè i Francesi potevano disporre di naviglio sufficiente. Colla buona stagione però le faccende migliorarono. Fu costruito uno spedale, rizzato un campo, si estrassero dal Giappone viveri in copia, e l'*Union des femmes de France* spedì ai marinari della squadra di blocco delicature e manicaretti.

V. — Correndo il febbraio del 1885 cinque incrociatori cinesi costruiti in Germania, cioè il *Nang-tsan*, il *Nang-soué* ed il *Tin-tschou* di 2200 tonnellate, la fregata ad elica *Yu-yien* e la cannoniera *Tchen-king* erano uscite a mare da Shangai per recarsi nel fiume Min. L'amiraglio Courbet affidò al Lespès la continuazione del blocco, e con una divisione composta del *Bayard*, del *Duguay-Trouin*, della *Triomphante*, del *Nielly*, dell'*Éclaireur*, dell'*Aspic* e della *Saône* corse a Matsou per chiudere al nemico il Min e bloccarne l'entrata.

Già aveva preparato il dislocamento delle sue navi quando un pilota americano, che aveva tratto fuori dal Min certa nave mercantile, si diè a bordeggiare in mezzo alla squadra. Chiamato a bordo al *Bayard* confabulò in segreto coll'amiraglio, e la dimane (che fu il 7 febbraio) alle 10 antimeridiane Courbet segnalò « *approntarsi a partire* » e « *rapporto di comandanti* ». Dal 7 al 13 la divisione incrociò e si procurò notizie sino a che alle 5 del mattino furono scorte le colonne di fumo di 5 piroscafi che correvano per mezzogiorno. Il *Bayard* alzò

CARTA GENERALE
DELLA
RIVIERA MIN
Quaatou
Forte Bianco
Isola del passo
Passo Kimpai
I. Salamis
Forte
I. Sharp peak
Villaggio
Villaggio
Isola Woufau
I. Fratelli
Villaggio
Isola delle Beccaccie
Batteria
Passo Mingan
Forte Coraz.te
Passo impraticabile alle Navi.
Forte Mingan
Forte
Batteria casamattata
I. Gauding
Villaggio
Arsenale
I. Losing
Pagoda
V.T.

successivamente i segnali « *brandabbasso di combattimento e caccia a tutto vapore* ». Sembrò un istante che i Francesi sopravanzassero in cammino il nemico; ma l'illusione non durò. Non impunemente le povere stanche navi di Courbet avevano soggiaciuto a lavoro continuato; non impunemente si tengono accesi quasi continuamente i forni. I tre incrociatori freschi dal porto e dal bacino di carenaggio uscirono di vista. La fregata e la cannoniera, meno veloci, s'infilarono nella baia di San-Moon. Courbet ne chiuse i passi colle sue navi ed il 14 al mattino le due cinesi furono rilevate dall'*Aspic* e dalle barche a vapore; stavano all'ancora nel passo che separa la città di Shei-Poo dall'isola Tung-Nun. L'amiraglio spedì il proprio aiutante di campo a scandagliar i bracci di mare per l'assalto propostosi.

Dopo ponderata riflessione Courbet la cui caratteristica (comune col maresciallo di Turenne) fu sempre d'esser economo di mezzi d'azione, stabilì d'affidar la distruzione della fregata *Yu-yen* al capitano di fregata Gourdon, secondo del *Bayard* ed al luogotenente Duboc ufficiale torpediniere della stessa nave. Ecco la narrazione dell'episodio, che tolgo di peso dall'opera citata di Maurice Loir, dessa è dovuta alla penna del comandante Gourdon.

« Lance a vapore: lunghe m. 8.85: paraonde in lamiera mal sistemato; lo rimpiazziamo con ferzi di tela: 1200 litri d'acqua, cioè 5 ore a tutta forza: torpedine ad asta modello 1878, carica con 13 chilogrammi di fulmicotone: carbone speciale che produce poco fumo: motrice *silenziosa*, ma che fa molto rumore: avventuratamente il paraonda lo smorza.

« Alle 8 della sera le lance son pronte: prove di conduttibilità e d'isolamento sono soddisfacenti.

« Alle 11 armamento dello stuolo. Barca-vedetta e baleniera in capofila con il luogotenente Ravel (aiutante di bandiera dell'amiraglio) che ha riconosciuto nelle ore diurne gl'incrociatori nemici ed il pilota Muller. Serviranno da guide per portarci sul luogo dell'azione.

« Alle 11 e 30 la lancia n. 2 — la mia — scosta dal *Bayard* a fanali spenti; lumi interni (per il manometro e tubi di livello) mascherati. La lancia è dipinta di nero.

« Alle 12 lancia n. 1 comandata dal luogotenente Duboc scosta dal *Bayard;* è dipinta in nero.

« Novilunio; notte buia. Le lance nere si scorgono; vedetta e baleniera pinte in grigio sono invisibili. Perciò difficile navigare in plotone. Ci perdiamo e ritroviamo a parecchie riprese.

« Corrente violenta che ci caccia verso scirocco: remolini che cagionano continue lambardate. Fa d'uopo essere addosso alla vedetta per scorgerla; però grande attenzione all'asta, che non si guasti!

« Doppiamo isolotti e scogli della punta di grecale di Ngen-Tew.

« Usciti dal passo, « *arresta!* ». Seconda prova di conduttibilità e d'isolamento; mandiamo fuori e rientriamo l'asta: tutto funziona bene.

« In rotta per i Cinesi, vedetta in capofila.

« Ravel m'avvisa che la fregata non sorge più sull'ancora a scirocco di Tung-Nun: è sparita.

« Vo alla scoperta, perchè la mia lancia cammina meglio delle altre. Sono le 3 e 15.

« Alle 3 e 30 riconosco una gran macchia nera nella direzione di Shei-Poo e cinque o sei fuochi sul lido. Prevengo la vedetta che ho scorto la fregata; essa ne avvisi la lancia n. 1; le dica che procedo all'assalto.

« Traguardo i tre alberi l'uno sull'altro ed avanzo lentamente per cagione della corrente dritta di prora.

« I fuochi a terra mi seguono ; sono segnali? sono petardi per la festa del Tel (capo d'anno cinese)?: son colpi di fucile? Non lo so: vedo i bagliori, ma non odo rumore. La mia vecchia carcassa di lancia manda tal chiasso di ferramenta che ogni rumore esterno n'è soffocato.

« A 200 metri della fregata — sono le 3 e 45 — metto fuori l'asta e guarnisco alla pila i reofori. « *A tutta forza!* »

« La fregata s'illumina d'ambo i lati per effetto di lampi orizzontali; sono i Nordenfelt?

« Procedo rapidamente. « *Macchina indietro!* » Un urto violento: la torpedine ha esploso: la lancia si è sollevata ed ha cozzato contro le forme acute della poppa della fregata; sono ingaggiato. « *Macchina addietro a tutta forza!* ». Un secondo nocchiere sale sul paraonde per scostare dal bordo. Con un cazzotto spinge dentro un portello un cinese ch'aveva messo fuori la testa.

« La lancia è immobile. Il vapore sprigionasi dal tiratoio perchè il robinetto di lubrificazione si è rotto. Fo tappare il buco con una baionetta. La macchina ora agisce indietro; ma la lancia è sempre ferma. « *Svitate l'asta!* » È svitata e cade a mare. La lancia rincula. L'illuminazione della fregata continua.

« Il fuoco del suo fianco sinistro mi fa scorgere la lancia n. 1 che si avanza. Arresto per appoggiarne l'assalto e mi tengo pronto per rimorchiarla. Mi segnalano un ferito; è il fuciliere Armand; muore mentre lo si spoglia della camicia.

« La cannoniera e la terra replicano colpo per colpo agli spari della fregata. Si fanno mutuo fuoco addosso.

« Nel frattempo la lancia n. 1 procede nel ventaglio di fuoco; la veggo sempre a sinistra perchè sono scaduto verso levante. Ma ecco che passa a dritta, esplode la sua torpedine e poggia rotondo. Ci riu-

niamo. — Che c'è di nuovo? — Un morto, e voi? — Non un ferito. — Dov'è la vedetta? — Essa doveva smascherare un fanale rosso; ma non si vede nulla.

« Allontaniamoci! Mettiamo a tutta forza ed usciamo di vista dai Cinesi.

« Poi due grandi colonne di fuoco sul *Yu-yen* e sul *Tcheng-king;* poi... nulla. Notte profonda e niun fanale rosso ».

Alle 10 del mattino le due lance furono di ritorno a bordo. Ravel, alzato quel tal lume rosso che però non fu scorto, temette i suoi compagni ossero periti ed esplorò le circostanti acque sino a giorno chiaro; poi tornò a bordo al *Bayard* riferendo che la fregata era seduta sul fondo e sembrava galleggiare; la cannoniera era coricata sul fianco.

La *Yu-yen* torpedata da Gourdon e da Duboc aveva sparato addosso alla sua conserva ed affondatala.

Come tutto si ripete sul mare quando la pratica della guerra manca! Il *San Hermenegildo* ed il *San Carlos* che si demolirono a cannonate durante la notte del 12 luglio 1801 non stanno a riscontro della *Yu-yen* e del *Tcheng-king?*

VI. — Lo stato di retorsione continuava. Sembrava che il governo di Pechino fosse indifferente alla occupazione di Formosa. Courbet consigliava la conquista delle Pescadores ed il *blocco del riso.* Nella stessa guisa che il raccolto del cotone fornì ai Confederati il nervo della guerra, così il raccolto del riso della Cina meridionale era la più chiara risorsa del tesoro dell'Impero Celeste. Siccome il settentrione si ciba di riso e non ne produce, il mezzogiorno paga il tributo in natura. Tra febbraio e marzo i piroscafi mercantili (in maggioranza inglesi) recano da Shanghai al Petchili l'ammontare del tributo che si calcola in circa 45 mila tonnellate di riso. Le case Jardine e Russel passarono nei primi del 1885 contratto col tesoro imperiale per il trasporto del tributo su 150 piroscafi. La Francia notificò alle potenze europee che quel riso, sotto le speciali circostanze di fatto, costituiva un contrabbando di guerra e — non senza qualche difficoltà — fece accettare la sua dottrina.

Non mi dilungherò più del necessario sulle operazioni sia del blocco dentro Ning-po degl'incrociatori cinesi (marzo 1885) che della crociera detta *del riso,* che sulla conquista delle Pescadores (19 e 31 marzo). A questo periodo della guerra giunsero a Courbet i rinforzi costituiti dalla corazzata *Turenne,* dagl'incrociatori *Magon* e *Primauguet,* dalle cannoniere *Comète* e *Sagittaire* e dal piroscafo noleggiato *Chateau-Yquem.* Codesta bella divisione fu affidata al contramiraglio Rieunier.

Nella mente del Courbet, le Pescadores, situate a mezzo canale di Fou-kien tra Formosa ed il continente, dovevano rimanere alla Francia

siccome possedimento definitivo: e ne fa fede l'epistolario di lui e le domande di materiale per lo stabilimento a terra.

La Cina alla notificazione del blocco del riso si scosse; aprì trattative di pace, pur proponendo patti piuttosto di vittoriosa che di vinta.

Giusto in quel torno Giulio Ferry, cui a dileggio si diè dai miopi il soprannome di *Tonkinois* (che un giorno suonerà onorevole per la sua fama quanto quello di Africano a Scipione) fu travolto da una di quelle bufere parlamentari disastrose a qualsiasi nazione quanto una campagna sventurata. La pace fu dunque conclusa nel luglio e la retrocessione delle Pescadores accordata alla Cina.

Correva l'undecimo giorno di giugno del 1885 allorchè si sparse nella squadra che l'amiraglio Courbet era malato gravemente. Attorno alla mezzanotte spirò tra le braccia del suo collega Lespès.

Courbet consolò la Francia dei rovesci patiti nella titanica guerra del 1870-71. Per Giulio Ferry e per lui essa ha il possesso incontestato del Tonchino. Or dirò di lui come amiraglio. Fu metodico e non pedante, indeclinabilmente assoluto nel comando che temperò con squisitezza di tratto grave ed affettuoso. Ebbe la intrepidezza fredda e solenne, caratteristica degli uomini sinceramente religiosi, e tale fu. Chiuso e silenzioso non per aridità di cuore, ma per convincimento che Arpocrate presidia le imprese guerresche: in ciò parallelo a Moltke.

Esempio mirabile a tutti i suoi dipendenti, somiglia a Collingwood piuttosto che ad altri *re del mare.* Col primo gentiluomo d'Inghilterra (così Smiles giustamente battezzò il fido Acate di Nelson) Courbet ebbe comune la intensa pietà — sì diversa dal *pietismo,* — la vita purissima, il rispetto alle forme sociali, la chiaroveggenza politica e la militare. Supera Farragut nel concepimento delle imprese, lo uguaglia nell'esecuzione. Ma gli mancano gli slanci poetici che intessono a Tourville ed a Nelson una corona speciale. Rifuggì dalle consulte: ed in ciò somiglia a Duguay-Trouin. Radunò i suoi capitani per diramar loro ordini insuperabilmente precisi, non mai per discuterne il disegno. Fu economo in grado superlativo del sangue della sua gente che giudicava prezioso; e perciò preparatore minuzioso di strage al nemico, altrettanto quanto Cochrane che sotto quel riguardo fu maestro. Gli uomini dello stampo di Courbet procreano la tradizione, non ingenerano la leggenda. Ed infatti ecco come di lui scrisse la dimane della morte un poeta insigne, Pierre Loti, che fu suo ufficiale a bordo alla *Triomphante.*

« N'admettant jamais la discussion de ses ordres, tout en restant parfaitement courtois, il avait sa manière à lui, impérieuse et brève de les donner — Vous m'avez compris, mon ami?... Allez. — Avec cela un salut, une poignèe de main, et on *allait,* on allait n'importe où, même à la tête d'un tout petit nombre d'hommes; on allait avec

confiance parce que le plan était de lui; ensuite on revenait ayant réussi, même quand la chose avait été terriblement difficile et périlleuse.

« Ces milliers d'hommes qui se battaient ici avaient remis chacun sa propre existence entre les mains de ce chef, trouvant tout naturel qu'il en disposât quand il en avait besoin. Il était exigeant comme personne: cependant contre lui on ne murmurait jamais: — ni les matelots, ni les soldats — ni même cette troupe étrange de « zéphirs, » d'Arabes, d'Annamites qu'il commandait aussi ».

. . . .

« Je n'avais jamais vu des matelots pleurer sous les armes, et ils pleuraient silencieusement, tous ceux du piquet d'honneur.

« Elle était bien modeste cette petite chapelle, bien modeste aussi ce petit drap noir: et quand le corps de cet amiral reviendra en France on déploiera, c'est certain, une pompe infiniment plus brillante qu'ici dans cette baie d'exil.

« Mais qu'est-ce qu'on pourra inventer pour lui qui soit plus beau et plus rare que ces larmes? ».

VII. — Lascio il gran morto agli onori che giustamente la patria gli tributa, e torno alla mia diletta marina italiana che ho rimasta intenta a riconquistare, sotto lo sguardo austero e buono di Augusto Riboty, il favore delle forze vive della nazione. Mente ordinata e non ordinatrice, fibra vigorosa nell'azione e timida nel concepimento come quella degli uomini retti e consci di non corrispondere ai tempi nuovi, Augusto Riboty approfittò di una crisi parziale del gabinetto per ritirarsi il 10 luglio 1873 dalla vita pubblica. Aveva non pertanto in due anni di ministero avuto il tempo di fondare l'ufficio idrografico di Genova, d'approvare i disegni del *Duilio* e del *Dandolo,* tracciati dall'ingegnere Benedetto Brin. Consigliò a re Vittorio Emanuele chiamasse al dicastero della marina il capitano di vascello Simone Pacoret di Saint-Bon che opportunamente esaltò a contrammiraglio. Il cospicuo grado raggiunto in età giovane, la meritata stima degli inferiori, la maestria dimostrata sotto le mura di Gaeta, la gloria più recente e luminosa guadagnata nel Porto San Giorgio, la vasta coltura letteraria inconsueta tra i marinari, una eloquenza originale in cui la forma sobria e classica temperava i voli della fantasia, il senso chiaro del presente, la giusta divinazione dell'avvenire ed il naturale temperamento di ragionevole iconoclasta, ecco le caratteristiche del Saint-Bon allorchè addì 10 luglio 1873 ascese le scale del Ministero. Accoppiavansi in codesto gentiluomo savoiardo la potenza d'immaginazione del celta e lo spirito geometrico dell'italiano, la logica stringente del cultore delle matematiche e la fantasia del poeta. D'onde il duplice aspetto delle riforme onde l'armata va a lui debitrice. Esse riassumonsi nei seguenti canoni:

1°. Posto che la suppellettile degli arsenali non concede celerità di costruzione e di allestimento, è d'uopo l'Italia imposti tali navi che, comunque ultimate dopo quelle di Francia e d'Inghilterra, siano pari a loro in potenza offensiva ed in doti difensive.

2°. Una marina che abbia bilancio povero non può disseminarlo in armamento vieto e mal rispondente ai bisogni nuovi.

L'applicazione pratica del primo principio si tradusse nelle riforme architettoniche che l'ingegnere Brin introdusse nella costruzione del *Duilio* e del *Dandolo* a ciò, invece dei cannoni da 25, portassero quelli da 100 tonnellate proposti al ministro dal capitano di vascello Augusto Albini, ora amiraglio; e nel disegno dell'*Italia* e della *Lepanto*, incrociatori corazzati a gran potenza.

In omaggio al secondo principio furono radiate e demolite tutte quelle navi che ormai, lungi dal rappresentare una forza militare, mal velavano sotto la grossa mole la debolezza assoluta. Distrutto l'antico naviglio, la nazione n'avrebbe certamente ricostruito uno nuovo. Saint-Bon impegnò dunque così sagacemente l'avvenire. Contemporaneamente alla creazione dell'artiglieria navale a gran potenza favorì la introduzione tra le armi di bordo del siluro Whitehead.

La crisi politica del 1876, che portò al potere la sinistra parlamentare, sbalzò di seggio il Saint-Bon che fu sostituito dal Brin.

Benedetto Brin, torinese, è nato nel 1833. Distinto sui banchi universitari dal conte di Cavour fu, mercè sua, mandato a Lorient a compir gli studi d'ingegneria navale. Ebbe dunque la somma ventura di ammaestrarsi nel paese che in quel tempo ogni altro rimorchiava in fatto d'architettura navale. Tra il 1860 ed il 1866 mentre le passioni regionali assorbirono tanta parte dell'energia intellettuale della marina italiana con nocumento gravissimo della sua coesione, l'ingegnere Brin — racchiuso nelle cure professionali dei vari suoi uffici presso il ministero — si mantenne saggiamente alieno da quelle medesime lotte interne cui nemmeno il Saint-Bon seppe sfuggire. Eccolo perciò nel 1876 assolutamente maturo al suo compito cui lo hanno predisposto gli studi, la indole riflessiva e costruttrice ed il genio indagatore. La sovrabbondanza d'imaginazione del Saint-Bon rischiava condurre la marina sopra falsa strada allorchè Brin la rimise nel sentiero sicuro. Sino al 1876 la marina era stata una fioritura industriale degli arsenali e del mercato estero. A mala pena erasi tentata qualche timida prova d'associare alla vita navale la industria nazionale. Brin mirò a dotare l'Italia d'industria propria, per assicurarle la indipendenza nel campo del lavoro, la quale è altrettanto necessaria quanto la indipendenza politica. Pensò egli che tra il naviglio, le armi, le macchine da guerra e gli uomini che debbono adoperarle occorre si stabilisca

corrente misteriosa per quanto imponderabile, ma pur sensibile negli effetti? Giudico che sì. Pensò egli che la squadra di Tegetthoff era nazionale anche nel riguardo del naviglio? Egli solo potrebbe rispondere. Certo si è che (siccome in fatto d'industria nulla s'improvvisa) tra il 1876 e il 1878 egli, affidando la costruzione dello scafo della *Lepanto* all'industria privata, ed iniziando pratiche con la casa Ansaldo per la costruzione di certe macchine motrici, aprì la campagna in prò della industria nazionale. Sbalzato di seggio per una crisi parziale d'intrigo parlamentare, riprese la sua opera d'ingegnere nell'ufficio d'ispettore del Genio Navale attendendo che le fasi della politica lo richiamassero sul campo del lavoro. Dal maggio 1879 a parte dell'anno 1884 governò le faccende del mare il vice amiraglio Ferdinando Acton. Manovriero squisito, eccellente ufficiale generale e superiore a tutti i colleghi suoi per ciò che riguarda la tattica, Acton (il cui ricordo è nella marina giustamente serbato) ebbe tutte le doti di ministro compatibili con la sua vita di specchiato ed esclusivo uomo di guerra e di mare, il cui posto naturale è a bordo. Quivi ei spartiva col collega Vittorio Arminjon l'onore insigne di esser tenuto per amiraglio completo. Entrambi furono davvero educatori dei proprî dipendenti: e se Arminjon corrispose assolutamente al giudizio (a suo luogo riferito) che il duca di Saint Simon porta del maresciallo di Tourville, Acton ebbe molti punti di contatto con i geniali amiragli della scuola nelsoniana. Ma le viste larghe dell'uomo di Stato, fecondatore dello spirito marittimo latente nella contrada, non ebbe nè poteva avere.

Benedetto Brin tornò dunque al potere il 30 marzo del 1884 preceduto da un suo lavoro insigne « *La nostra marina militare* ». (Bocca, Roma, 1881) nel quale, con lucidità di pensatore, poneva il paese in guardia contro i danni inevitabili cui andava incontro se l'opera iniziata nel 1873 si trasandasse. Il secondo ministero di Brin è durato sette anni. In essi l'Italia è veramente entrata nel novero delle potenze marittime di primo ordine; perchè salvo in ciò che riguarda il combustibile (a noi da natura diniegato) essa ha tratto dal grembo del paese scafi, macchine motrici, artiglierie ed armi subacquee, sfuggendo al pericolo incombente alle nazioni secondarie cui un mutamento nelle amicizie snerva i mezzi di combattimento. L'opera di lui è stata dunque di statista d'alto volo: il che lo fa rassomigliare a Colbert. E nella stessa guisa che l'immortale ministro di Luigi XIV seppe inspirar al magnanimo suo Signore l'amore per l'armata a segno da consacrarle cospicue somme annuali, così al Brin riuscì indurre il parlamento italiano a distrarre dal tesoro nazionale molti milioni per il naviglio e gli uomini. Ecco il quadro sinottico dei bilanci navali a partire dal 1877

sino al 1891 con allato i nomi dei ministri in carica. Le grosse cifre dichiarano la fiducia riposta negli amministratori.

PROSPETTO DELLE SPESE DEL BILANCIO DELLA MARINA
dal 1871 al 1891.

	SPESE			
Esercizi	Ordinarie	Straordinarie	Totali	Ministri
1871	22.598.282	1.510.681	24.108.963	Guglielmo Acton
1872	27.303.426	3.070.680	30.374.106	Augusto Riboty
1873	31.531.995	1.128.680	32.660.675	Sim. di Saint-Bon
1874	33.204.373	562.086	33.766.459	„ „
1875	34.155.384	4.057.086	38.212.470	„ „
1876	37.602.367	1.354.444	38.956.811	Benedetto Brin
1877	39.755.353	1,190.999	40.946.352	„ „
1878	41.176.834	2.784.935	43.961.769	„ „
1879	40.159.859	2.771.546	42.931.405	Ferdinando Acton
1880	42.145.612	3.340.406	45.486.018	„ „
1881	42.203.425	3.056.600	45.260.025	„ „
1882	46.058.870	2.984,000	49.042.870	„ „
1883	50.204.120	5.666.098	55.870.218	„ „
1884	26,485.104	2.963.049	29.448.153	Benedetto Brin
1884-85	54.857.227	21.334.000	76.191.227	„ „
1885-86	62.913.294	17.914.000	80.827.294	„ „
1886-87	71.515.766	20.116.000	91.631.766	„ „
1887-88	90.471.599	24.116.000	114.587.599	„ „
1888-89	94.572.050	63.650.926	158.222.976	„ „
1889-90	109.649.833	14.705.608	124.355.441	„ „
1890-91	104.644.211	10.220.703	114.864.914	„ „
1891-92	99.866.041	6.118.909	105.984.950	Sim. di Saint-Bon

Ministro della scuola di Cavour, architetto di quella di Dupuy de Lôme, Brin nella duplice opera sua ha cercato mercè la velocità oraria conseguire il più alto coefficiente di marittima militare potenzialità. Sotto questo riguardo il suo nome esce dal quadro ove è tracciata la storia della marina italiana ed entra nella più vasta tela della marina in generale. Antesignano delle navi di battaglia a gran cammino, egli non è stato copiato nelle particolarità del disegno; ma l'intimo pensiero di lui è doventato canone per tutti. Prendansi i contemporanei varamenti di navi di guerra appo le principali marine e vedasi come la italiana abbia dato il rimorchio e trascinato le sorelle al conseguimento delle alte velocità.

NAVI DA BATTAGLIA VARATE NEL PERIODO 1880-81.

Nome	Bandiera	Velocità
Italia	italiana	17.8
Ajax.	inglese	13.6
Amiral Duperré.	francese	14.3
Baden	germanica	15.0
Castilla.	spagnuola	14.0

NAVI DA BATTAGLIA VARATE NEL PERIODO 1884-85.

Nome	Bandiera	Velocità
Ruggero di Lauria. . . .	italiana	17.6
Rodney	inglese	16.9
Formidable	francese	16.2
Chicago.	americana	16.7
Pelayo (1887).	spagnuola	16.7

NAVI DA BATTAGLIA ED INCROCIATORI A GRAN POTENZA VARATE NEL PERIODO 1888-91.

Nome	Bandiera	Velocità
Re Umberto (1888)	italiana	18.0
Sardegna (1890)	"	20.0
Nile (1888)	inglese	16.5
Royal Sovereign (1891). . . .	"	17.5
Magenta (1890).	francese	20.0
Dupuy de Lome (1890). . . .	"	16.5
Philadelphia (1889)	americana	19.0
Montgomery (1891)	"	18.0
Siegfried (1889)	germanica	16.0
Brandenburg (1891)	"	18.0
Infanta Maria Teresa (1890). .	spagnuola	19.0
Cardinal Cisneros (1891) . . .	"	20.0

Ma l'innovazione e l'aumento del naviglio con mezzi nostrali, il reclutamento d'ufficiali e marinari per ridurlo efficace schermo contro qualsivoglia prepotenza altrui, l'ampliamento degli arsenali rimarrebbero titoli personali d'onore a Riboty, a Saint-Bon, ad Acton, a Brin: e non paleserebbero la risurrezione della marina se in questa non si fossero fecondati i germi della rigenerazione. Non posso raccontare battaglie, pur mi compiaccio riferir cimenti che promettono eventuali vittorie. Egli è nella pace che le armi si temprano, nella pace che germogliano i lauri per le corone, nella pace che si rinsalda la compagine militare scossa da campagna sventurata.

Al servizio di mare sorridono casi ignoti ai confratelli dell'esercito, casi per i quali in pace piena v'ha modo di procacciare onore (non scevro da pericolo, s'intende, poichè gloria e sicurezza non sanno camminare insieme) alla bandiera. Ed appunto di cotali casi mi accingo a tessere la cronaca succinta.

Correndo l'agosto del 1873 la città di Cartagena fu teatro di tumulti. I ribelli s'impadronirono di talune corazzate nazionali e le armarono come meglio poterono. Accorse da Cagliari la squadra italiana capitanata dal vice amiraglio barone di Brocchetti. Già erano al sorgitore d'Escombreras la inglese dell'Yelverton, l'americana ed una corazzata francese. L'esercito e la squadra nazionale strinsero, questa di blocco, quello d'assedio la piazza; ed il 6 novembre rimase unica nave neutrale di guerra a Cartagena l'avviso *Authiôn* comandato dal luogotenente Carlo De Amezaga. Questi aprì trattativi col Bercia, ministro degli affari esteri della repubblica insorta, perchè all'armatore del veliero italiano *Cavour* fosse dato un compenso di 240 mila lire. Siccome gl'insorti mancavano di numerario il De Amezaga patteggiò che il governo di Cartagena dasse a guisa di *pegno* altrettanto valore in attrezzi navali, rame e roba d'arsenale. L'imbarco del *pegno* cominciò il 21 novembre per mezzo del barchereccio della ritornata squadra italiana. Al mattino del 26, mentre continuava il trasporto della roba, il bombardamento fu aperto dalle forze nazionali. Sul barchereccio della squadra comandato dal luogotenente Francesco Chigi un 200 tapini si rifugiarono, e scortati dall'*Authion* furono tratti a Porman luogo immune dal tiro spagnuolo d'ambo le fazioni. Il capo dello stato maggiore Ernesto Martin Franklin, il De Amezaga ed il Chigi indussero l'amiraglio Brocchetti a domandare al generale assediante Ceballos una sospensione del fuoco per trar fuori della città i non combattenti. Il Ceballos annuì alla proposta dell'amiraglio portatagli dal luogotenente Giovanni Giorelli, fissandone il termine dalla mezzanotte alle 4 antimeridiane del 28. Yelverton, cui Brocchetti notificò la cosa, giudicolla una mistificazione del Ceballos, ritenendo l'ore notturne disadatte a quell'opera caritatevole, e pensando che qualsiasi nave mandata nel porto avrebbe subito il fuoco di navi e batterie degl'insorti, tanto più che questi si aspettavano un assalto della squadra nazionale. Al De Amezaga pronto a muovere per il porto augurò lieta fortuna.

A mezzanotte l'*Authion* lasciò il sorgitore di Escombreras colla bandiera al picco, la croce di Ginevra al trinchetto, rimorchiando due lance della squadra comandate dal Coltelletti ed accendendo fontane per essere riconosciuto da picchetti e navi dei ribelli: passò a portata di voce delle batterie *Santa Florentina* e *Navidad* e della fregata insorta *Numancia,* e diè fondo. De Amezaga discese a terra, s'accordò con

la giunta di governo, diresse l'imbarco delle donne e dei fanciulli; ma ecco che suonano le 4 del mattino, termine dell'armistizio, ed una granata scoppia nella folla degl'imbarcandi dei quali 540 sono già a bordo. Quantunque gli pianga il cuore di lasciar in terra i rimanenti, salpa tra le imprecazioni di costoro, e trae fuori dal campo di tiro il suo *Authion*.

Il ricordo della gente abbandonata, le gratulazioni di Yelverton e l'indole propria generosa spronarono De Amezaga a sollecitare presso l'amiraglio Brocchetti che chiedesse nuova sospensione d'armi. Ragioni politiche sconsigliarono la pratica; ma Brocchetti consentì che il comandante dell'*Authion* ne trattasse privatamente col Ceballos il quale, pur rifiutando, si lasciò trascinare a promettere che durante la missione pia dell'*Authion* il fuoco sarebbe stato rallentato e deviato, a partire dal mezzogiorno del 30 sino alle 4, *purchè gl'insorti non tentassero sortite.* Brocchetti avvertì le navi neutre della condiscendenza di Ceballos, e l'*Authion* mosse per il porto rimorchiando due lance della corazzata italiana *Roma* con due della francese *Thétis,* e portando seco come passaggieri alcuni ufficiali inglesi e sei luogotenenti italiani. Il fuoco — rallentato sì, ma continuo -- rendeva rischiosa la missione. L'*Authion* precedeva; lo seguirono la cannoniera inglese *Hart* ed il *Renard;* più tardi giunsero tre barche germaniche. L'antecedente cattura delle fregate *Almanza* e *Vitoria,* opera degl'Inglesi; di alcune altre navi minori, opera dei Tedeschi, esacerbarono l'anima della turba insorta appena scorse le due ostili bandiere i servigi delle quali si rifiutarono. De Amezaga allontana i suoi pericolosi alleati; il fuoco assediante aumenta intanto d'intensità; il tempo stringe: De Amezaga sbarca a terra per abboccarsi con la *giunta di governo,* ma l'accostarsi del comandante alla banchina coincide collo scoppio d'una granata tra la gente che gremisce il luogo; e romoreggiano minaccie contro di lui per il sospetto venga a proporre la resa della piazza. Torna addietro, licenzia il Chigi, che comanda le due lance della *Roma,* si reca a bordo alla propria nave e vi trova la *giunta.* L'*Authion* piglierà quanta gente potrà; il resto s'imbarchi sul *Darro,* piroscafo degl'insorti, che l'*Hart* ed il *Renard* scorteranno fuori tiro. Mentre la giunta visita l'interno dell'*Authion* per scoprire se nasconde uomini validi, gl'insorti tentano una sortita, sicchè il fuoco raddoppia d'ambo le parti; e la *Numancia,* nave amiraglia degl'insorti, batte la chiamata di combattimento e punta le sue artiglierie contro l'*Authion.* Insieme alla giunta erasi recato sull'avviso italiano l'inglese Pitters, antico capo macchinista della marina spagnuola, ora amiraglio della squadra insorta. Era briaco e minaccioso; la giunta lo temeva. De Amezaga non sopportandone la insolenza, ma scorgendo che la giunta accenna a dividerla, intima a

questa ed a lui di scendere immediatamente da bordo. Pitters obbedisce ed annuncia che va sulla *Numancia* ad aprire il fuoco, e minaccia colla rivoltella il De Amezaga, che a sua volta fa battere la chiamata di combattimento. Barcia chiese allora di parlamentare, ed ebbe a risposta le parole seguenti: « Non tollero sfregi alla bandiera italiana; se la *Numancia* apre il fuoco, io risponderò; dietro di me sta la squadra di S. M. e l'Italia ». Barcia offrì di imporre al Pitters gli arresti. Poi l'imbarco dei profughi continuò, senz'altro disturbo che quello cagionato dal tiro delle batterie di assedianti e di assediati. Alle 4 del pomeriggio l'*Authion* salpò: la sua missione era ultimata.

Degno riscontro all'*Authion* di De Amezaga a Cartagena fa il *Marc'Antonio Colonna* del comandante Carlo Puliga ad Alessandria. Il Seymour aveva il 9 luglio 1882 notificato alle navi mercantili ch'eran dentro il porto che accordava loro ventiquattr'ore per ridursi in salvo, trascorse le quali avrebbe aperto il fuoco. Molti italiani eransi rifugiati su quelle navi. La mattina dell'11 Puliga mosse per il porto interno; calcolato il tempo necessario per trarne fuori le navi si accorse che due soli viaggi erano compatibili coll'ora; le trasse dunque fuori a tre per volta, 2 greche, 3 italiane ed una egiziana. Quest'ultima spezzò i rimorchi e rimase perciò nel porto interno. Le altre invece furono tratte fuori seguendo il *passo delle corvette*, cosa poco piacevole per i rimorchiati, chè con acqua chiara colà si vede sempre il fondo. L'ultimo rimorchiato, ch'era un brigantino a palo, sia che quella vista lo spaventasse, sia altrimenti, mollò i rimorchi e diè fondo all'ancora, la quale non morse bene; sicchè la dimane al mattino, levatosi mare grosso, arò. Ma il bombardamento era ricominciato, e quella nave trovavasi a 230 metri dalla batteria della testa del molo, che 4 minori navi inglesi molestavano, mentre l'*Inflexible*, imbozzato a distanza efficace, la tormentava. Il brigantino mercantile alzò allora bandiera italiana, annodata in segno di pericolo. Puliga chiestane licenza al *Castelfidardo* — ch'era la nave più anziana nostra — mosse col *Marc'Antonio Colonna* in soccorso; ma non v'era aiuto veruno da attendere per parte dell'equipaggio del brigantino, ch'erasi rannicchiato sotto coperta. Il comandante del *Colonna* dovè mandare gente sua a dar volta ai cavi di rimorchio ed a ricuperare l'ancora. Gl'Inglesi sospesero il fuoco e tirarono giudiziosamente in modo da rispettar il *Colonna;* ma gli Egiziani, che forse temevano quel manovrare del Puliga nascondesse un agguato, lo presero di mira. Volle fortuna che per cagione della brevissima distanza, rimanesse illeso il *Colonna,* e che le granate a lui dirette scoppiassero per aria; e che il traversamento del campo di tiro si eseguisse assai celeremente. In breve ora il brigantino, che conteneva 233 rifugiati, fu salvo da qualsivoglia pericolo.

Pochi giorni innanzi alla brillante e rischiosa manovra del comandante Puliga, la corvetta *Garibaldi*, governata dal capitano di vascello Enrico Morin, ora vice amiraglio e ministro della marina, giunta in Suez e postasi al fatto delle turbolenze egiziane ed avvisata dei pericoli che correvano gli Europei residenti in Suez raccolse a bordo 111 connazionali e 24 austro-ungarici. Diffondevansi notizie allarmanti intorno alla sicurezza del passo di Suez; bucinavasi di torpedini affondate, di manipoli di beduini appostati lungo le rive; e cotali notizie acquistavano credito anche perchè il comandante superiore delle navi inglesi ancorate a Suez aveva avvertito i piroscafi della sua bandiera mercantile che non s'avventurassero nel canale.

Il Morin stimò vi fosse esagerazione in quelle voci; pur non se ne celò la possibile realtà. Parvegli doveroso portare in Mediterraneo la sua corvetta con quanta sollecitudine potesse; e l'11 di luglio decise risalire il canale. Due piroscafi della *Peninsular and Oriental* domandarongli se li avrebbe protetti; cosa cui il comandante di buon grado consentì tra Suez e Porto Said; giacchè il canale egli stimava via neutrale. Soggiunse che poco probabile sembravagli l'incontrar sbarramenti di torpedini; ma che sarebbe passato il primo; e chi seguìto lo avesse non avrebbe incontrato alcun pericolo. Prese dunque le precauzioni consigliate dall'arte di guerra per respingere qualunque aggressione e salpò; gl'inglesi seguirono nelle sue acque. La *Garibaldi* giunse felicemente a Porto Said; vi ricevette i ringraziamenti dell'ufficio della *Peninsular and Oriental;* ed il passaggio attraverso il canale, interrotto dal timore, fu per via della confidenza rinata aperto novellamente.

VIII. — Eccomi ormai al termine di arduo, ma non punto ingrato lavoro. Nè il riputerei succintamente completo, se — accontentatomi d'interrogar nei documenti il pensiero di amiragli e capitani — non volgessi la indagine sul *marinaro*, cellula delle armate di ogni tempo e nazione. Dal più antico romanzo marittimo, ch'è l'*Odissea*, a *Matelot* di Pierre Loti, attraverso la lunga catena letteraria onde le maglie portano i nomi di Cervantes, Shakespeare, Camoës, De Foe, Smollett, Marryat, Cooper, Cochrane, Basilio Hall, Jurien de la Gravière e Joinville, il marinaro innominato, artefice di vittoria, m'appare tradizionale serbatore di pregi e difetti che il lungo tempo non seppe gran che mutare. Quantunque siano vinti dal continuo progredir degli attrezzi, i pericoli del mare permangono intatti; e la *gente di bordo*, che da secoli or li schiva or li combatte, legata dai vincoli professionali, costituisce una fraternità nella quale passioni, credenze e pregiudizî sono a tutti comuni; d'onde il quasi ovunque parallelo *folk-lore*. D'onde altresì una etica comune; di cui la pietra angolare è l'aiuto scambievole, vigorosa

e ad un tempo pia manifestazione d'una dottrina semplice discesa per li rami, trionfale appunto per la sua ingenuità. E niuno che abbia praticato la vita di bordo (e non sia refrattario alla sua influenza) vi sfugge.

Ho ricercato nella savia strategica dottrina la ragione delle vittorie, nella tattica il miglior modo di conseguirla; e dopo maturo esame mi è parso che la quintessenza della tattica navale si ritrovasse nella migliore applicazione professionale del grande principio etico marinaresco, ch'è lo scambievole aiuto. I re del mare, si chiamino Temistocle, Cimone, Agrippa, Ruggero di Lauria, Giovanni di Vienna, Biagio Assereto, Santa Cruz, Drake, Raleigh, Lazzaro Mocenigo, Tourville, Duguay-Trouin, Cloudeslie Shovel, Rooke, Hawke, Boscawen, Howe, Suffren, Hood, Nassau-Siegen, Collingwood, Nelson, Miaulis, Baudin, Nakhimof, Kornilof, Farragut, Porter, Foote, Tegetthoff, Riboty, Saint-Bon, Jauréguiberry o Courbet, hanno lasciato impronta imperatura del proprio nome nei fasti del mare perchè seppero eccitare al massimo grado d'intensità il sentimento etico marittimo nei commilitoni.

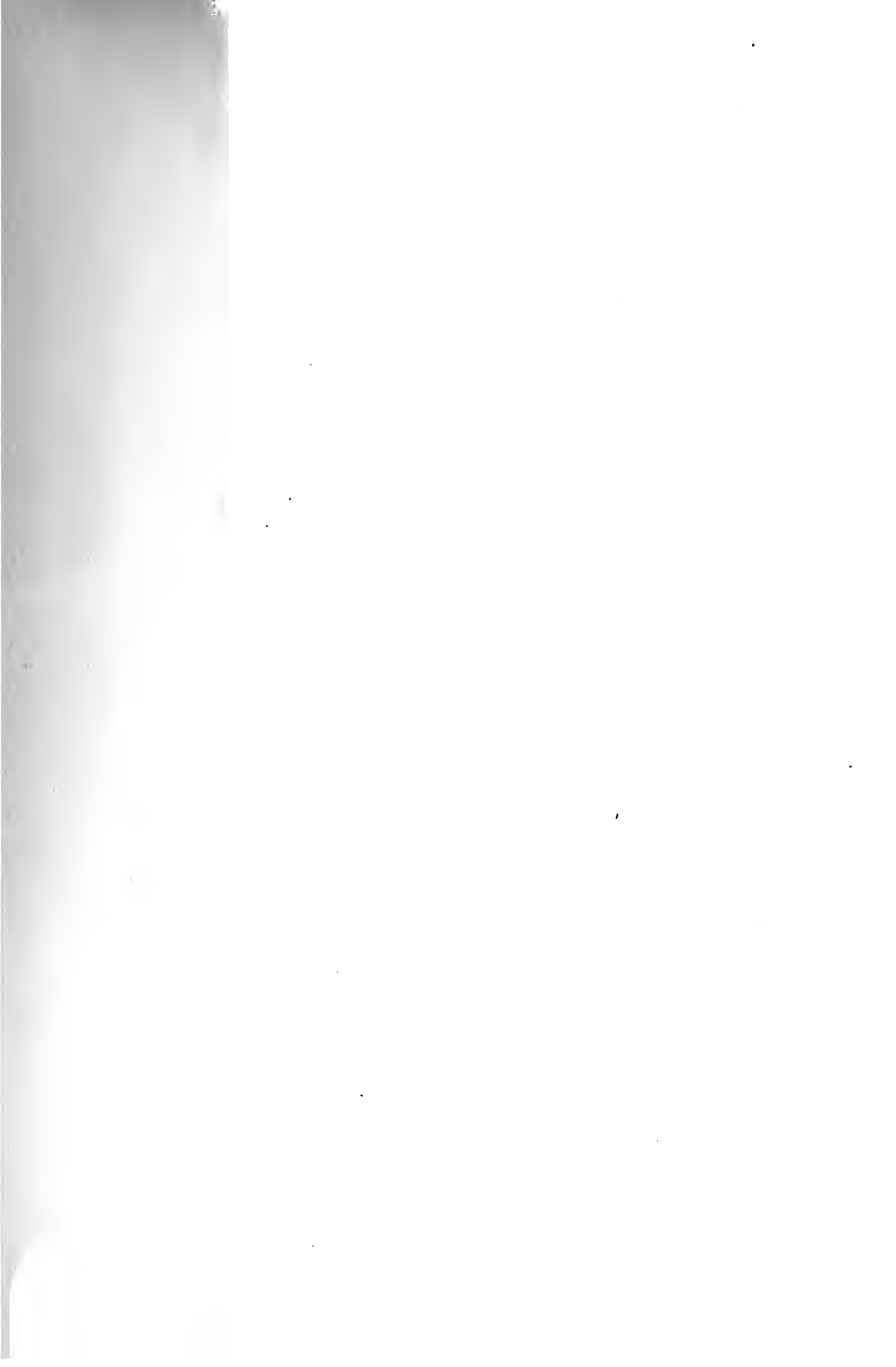
Sì, a conseguire la vittoria, che è un premio, voglionsi le invincibili *bande di fratelli.* Soffiò nelle costoro vele od alimentò le fiamme dei loro forni la potente aura imponderabile — niun anemometro la misura — che nasce dall'unione dei cuori.

COMMIATO.

Va, o libro, scritto con intenso amore dell'antica arte mia, tra i giovani cui sei dedicato. E sopratutto insegna loro, per via della logica esposizione di eventi trascorsi, che la possanza marinaresca è la fioritura dell'incivilimento; che intristisce l'ordinamento navale di ogni nazione allorquando il complesso d'infauste condizioni morali ne dichiarano inevitabile il declinare; così alla pianta cadono le foglie quando il letargo vernale si approssima. Ricorda loro che la italiana gente nobilissima serbò cara la tradizione marinaresca tra l'angosce di spaventose fortune; sì che ora dessa rigermoglia sotto la carezza di pace operosa.

Ricorda alfine che sapere e carattere governarono mai sempre le navi. Il primo nutre la fede e conforta la coscienza. Il secondo genera la santa disciplina la quale educa il dovere a conquistar la vittoria.

Salgano dunque le navi gli uomini di studio e di carattere; e dalle leghe navali, infauste sempre e dovunque, Iddio servatore scampi la mia terra.

FINE DEL TERZO ED ULTIMO VOLUME.

INDICE ANALITICO

DEI NOMI DI PERSONE

CONTENUTI NEL TERZO VOLUME

N. B. I numeri romani indicano i capitoli, i numeri arabi le pagine. Una lineetta fra due numeri indica che in tutte le pagine comprese fra essi si ritrova la parola.

C

D

E

F

G

H

M

N

O

P

T

INDICE ANALITICO

DEI NOMI DI LUOGHI

CONTENUTI NEL TERZO VOLUME

A

M

N

Q

R

S

T

INDICE

DELLE ILLUSTRAZIONI FUORI TESTO

Volume I.

Volume II.

Volume III.